

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

**Деловой
Мир**

журналистское агентство

Машиностроение Украины

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ С 2003 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

СТАНКОСТРОЕНИЕ

15 - 18 октября 2013

МВЦ Крокус Экспо



При поддержке:

Торгово-промышленной Палаты Российской Федерации
Московской торгово-промышленной Палаты

№16 (250) 16 - 30 сентября 2013 г.



Оборудование от ведущих компаний!

металлообрабатывающие станки
кузнечно-прессовое оборудование
инструмент
автоматические линии
робототехника
комплектующие
литейное производство
сварочное оборудование
обработка листового металла
лазерные технологии
измерительные приборы
программное обеспечение
деревообрабатывающее оборудование

Официальный
спонсор:



ПРОМОЙЛ
Металлообрабатывающее оборудование

Генеральный информационный партнер:

Станочный ПАРК

Партнер деловой программы:

РИТМ

Организатор выставок:
Райт Солюшн



+7 (495) 988-27-68
www.stankoexpo.com

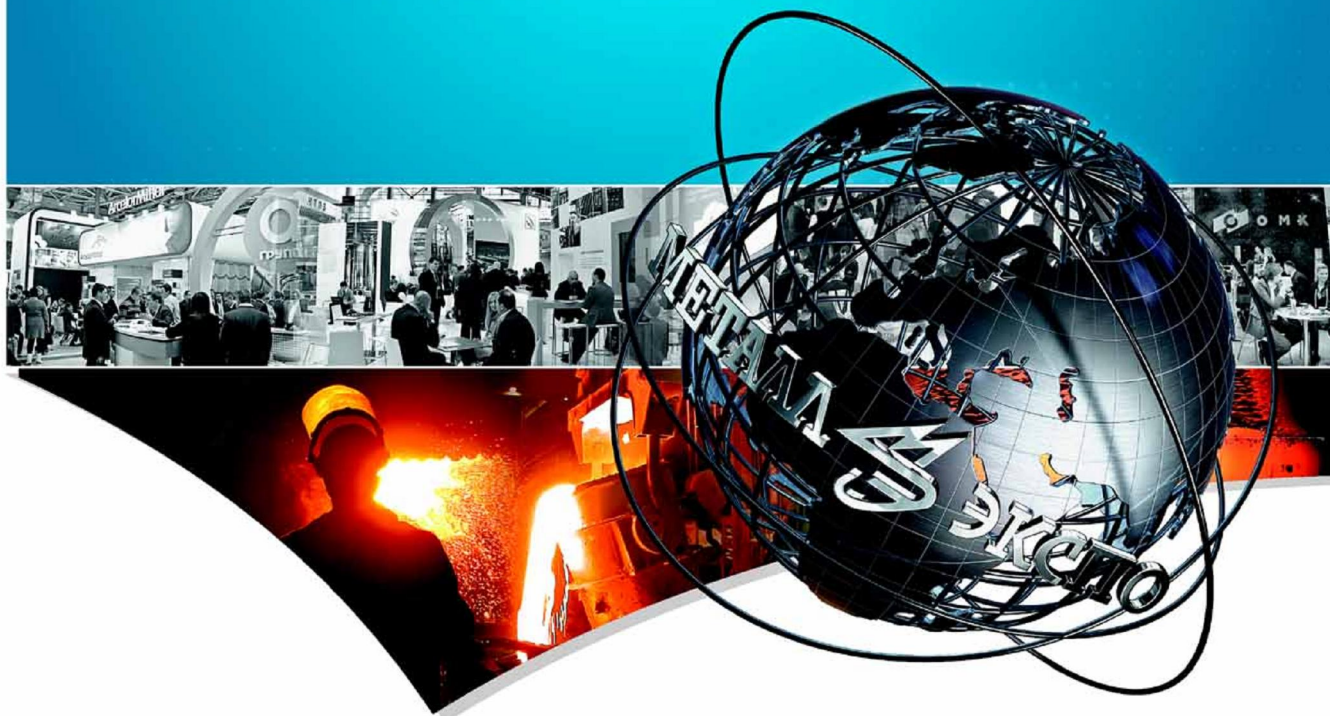


12-15 ноября 2013

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75

19-я Международная промышленная выставка

Металл-Экспо'2013



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2013



Международная выставка
оборудования и технологий
для металлургии и металлообработки
МеталлургМаш'2013



Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2013

www.metal-expo.ru



Оргкомитет выставки:
тел./факс +7 (495) 734-99-66

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

КАК ОПУБЛИКОВАТЬ РЕКЛАМУ В ЖУРНАЛЕ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ»

ПОЛНОЦВЕТНУЮ НА ОБЛОЖКЕ

Стоимость ОДНОГО объявления, грн. НДС не облагается				
высота/ширина (мм), часть страницы А-4	I страница обложки	II страница обложки	III страница обложки	IV страница обложки
297x210 – 1 стр.	20 грн./ кв. см	4500	4200	4800
145x210 – 1/2 стр.	4000	3500	3200	3800

ЧЕРНО-БЕЛУЮ НА ВНУТРЕННИХ СТРАНИЦАХ

Стоимость ОДНОГО объявления в ОДНОМ номере (НДС не облагается)		
высота/ширина (мм), часть страницы А-4	в 1 номере	в 6 номерах
260x180 – 1 стр.	2000	1500
130x180 – 1/2 стр.	1000	750
130x90 – 1/4 стр.	500	370
	в 12 номерах	в 22 номерах
260x180 – 1 стр.	1000	800
130x180 – 1/2 стр.	500	400
130x90 – 1/4 стр.	250	200

Стоимость изготовления оригинал-макета рекламы – 10% стоимости рекламной площади.

Стоимость PR рекламы – ½ стоимости рекламной площади. (PR реклама может быть только черно-белой).

СКИДКИ РЕКЛАМНЫМ АГЕНТСТВАМ И ВЫСТАВКОМ – ОТ 20%

Предоплата производится в долларах США или евро, российских рублях по официальному курсу ЦБР или в украинских гривнях по официальному курсу Нацбанка Украины.

Возможна оплата с расчетного счета на расчетный счет, с расчетного счета на кредитную карточку, с кредитной карточки на кредитную карточку, с помощью WebMoney и т.д.

Отправьте текст рекламного объявления по тел.-факсам: +38 056 3701434, 3701435 или e-mail: bw@business.dp.ua, указав его размер и количество публикаций. Вам будет выставлен счет на 100%-ную предоплату. После поступления предоплаты Ваше объявление будет опубликовано в следующем номере журнала.

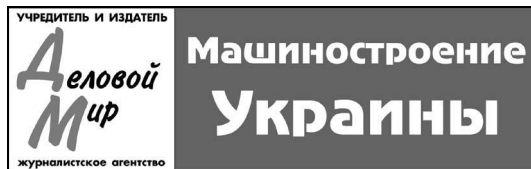
Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

- просто как текст факсом или по e-mail - мы сами сделаем объявление и согласуем его с Вами;
- в виде графического файла *.tif, 300 dpi, CMYK; Ваш логотип, если он должен присутствовать в объявлении, тоже надо прислать в виде такого же графического файла;
- само объявление можно прислать в виде графического файла.

Ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель, который отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие ссылок на лицензии и указаний на сертификацию продукции и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.

Предполагается, что рекламодатель имеет право и предварительно получил все необходимые для публикации разрешения. Передачей материалов рекламодатель также свидетельствует о передаче журналу права на изготовление, тиражирование и распространение рекламы.

Материалы, отмеченные знаком (R), публикуются на правах рекламы.



▼ ЖУРНАЛ ИЗДАЕТСЯ С 2003 г.
▼ ЭЛЕКТРОННАЯ И ПЕЧАТНАЯ ВЕРСИИ
▼ <http://www.business.dp.ua/index.html>
▼ ВЫХОДИТ 22 РАЗА В ГОДУ
▼ 16 – 30 СЕНТЯБРЯ 2013 г.

№16 (250)

ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.
Машиностроительный комплекс	5
Авиакосмическая промышленность	8
Автомобильная промышленность	20
Горно-шахтное, горнорудное и металлургическое машиностроение	33
Железнодорожное машиностроение	34
Машиностроение для легкой, пищевой промышленности, бытовых приборов	36
Оборонная промышленность	37
Подшипниковая промышленность	39
Приборостроение	40
Промышленность средств связи	42
Сельскохозяйственное машиностроение	44
Строительно-дорожное и подъемно-транспортное машиностроение	45
Судостроительная и судоремонтная промышленность	54
Тяжелое и энергетическое машиностроение	63
Химическое и нефтяное машиностроение	66
Электронная и электротехническая промышленность	67
Выставки, конференции, симпозиумы	70

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ ЖУРНАЛА «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ» – ЮЖНО-УКРАИНСКОЕ ЖУРНАЛИСТСКОЕ АГЕНТСТВО «ДЕЛОВОЙ МИР» Свидетельство о госрегистрации

№6659 серия KB от 30.10.2002 г.
▼ Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина.
▼ Тел.-факс.: +38 056 3701434, 3701435
▼ E-mail: machinery@business.dp.ua
▼ <http://www.business.dp.ua/index.html>

Генеральный директор Тамара Мальцева
Выпускающий редактор Александр Шевченко
Последующие перепечатка и распространение материалов журнала "Машиностроение Украины" возможны только с разрешения редакции.

Тиражирование печатного варианта журнала выполнено с оригинал-макетов редакции на оборудовании ООО "Акцент ПП" (Запорожское шоссе, 40/194, Днепропетровск, Украина, тел.-факс: +38 056 7946105)

КАК ПОДПИСАТЬСЯ НА ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ «МАШИНОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ»

Подписной индекс

06727 в "Каталоге изданий Украины" ГП "Пресса".

НОВОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ (1 РАЗ В ДЕНЬ)	
СТОИМОСТЬ, грн. (НДС не облагается)	ЭЛЕКТРОННЫЙ ВАРИАНТ
подписка на 1 мес.	300 грн.
ЖУРНАЛ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ» (2 РАЗА В МЕСЯЦ)	
	ПЕЧАТНЫЙ ВАРИАНТ
подписка на 1 мес.	200 грн.
* - при подписке в редакции дополнительно 30 грн. за доставку 1 экз. в страны ближнего зарубежья, 50 грн. – в страны дальнего зарубежья.	
	ЭЛЕКТРОННЫЙ ВАРИАНТ
подписка на 1 мес.	150 грн.

Подписка на печатный вариант журнала производится в редакции только в том случае, если нет возможности подписаться в отделении связи.

Подписка для иностранных граждан организована в редакции.

Подписчик печатного варианта журнала "Машиностроение Украины" может также БЕСПЛАТНО получать и электронный вариант журнала по e-mail в любом формате (*.doc, *.pdf или *.html).

РЕДАКЦИОННЫЙ ПОДПИСНОЙ ЛИСТ

Организация: Контактное лицо: Почтовый адрес: Тел.: Факс: E-mail: http://
Просим подписать на Новости машиностроительных предприятий - электронный вариант (файл *.doc) с " " 2013 г. на ____ мес.
Журнал «Машиностроение Украины» - печатный вариант с "1 " 2013 г. на ____ мес. - электронный вариант в виде файла *.doc, *.pdf, *.html с "1 " 2013 г. на ____ мес.

В АВГУСТЕ ЖУРНАЛ И НОВОСТИ НЕ ВЫХОДЯТ

Подписной лист надо заполнить и отправить:

▼ по факсу: +38 056 3701434, 3701435

▼ по e-mail: bw@business.dp.ua

▼ почтой: а/я 3749, Днепропетровск, 49064, Украина

Возможна оплата с расчетного счета на расчетный счет, с расчетного счета на кредитную карточку, с кредитной карточки на кредитную карточку, с помощью WebMoney и т.д.

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ» С КУРЬЕРСКОЙ ДОСТАВКОЙ В УКРАИНЕ

Алчевск	KSS (06442) 22244, 29294
Бердянск	KSS (06153) 37725
Винница	KSS (0432) 579324
Горловка	KSS (06242) 27055, 27073
Днепропетровск	1. KSS (0562) 335289 2. Меркурий (056) 7219393, 7219394 3. САММИТ (056) 3704423 4. Статус (056) 2385032
Донецк	1. KSS (062) 3450359, 905899 2. Меркурий (062) 3451592, 3451594 3. Идея (062) 3810932, 3042022 4. Статус (062) 3119483
Евпатория	KSS (06569) 35532
Житомир	KSS (0412) 412795
Запорожье	1. KSS (061) 2209338 2. Статус (061) 2702935
Ивано-Франковск	KSS (03422) 25787, 501510, (0342) 775959, -54, -56
Измаил	KSS (04841) 20335
Ильичевск	KSS (048) 7770355
Керчь	KSS (097) 9311937
Киев	1. KSS (044) 2706220 2. САММИТ (044) 5214050 3. Статус (044) 3917451 4. Блиц-информ (044) 2518161 5. Меркурий (044) 2488808, 2499888
Кировоград	KSS (0522) 301185
Комсомольск	KSS (067) 7767104
Кременчуг	1. KSS (05366) 56927 2. САММИТ (05366) 32188
Кривой Рог	KSS (0564) 400759
Луцк	KSS (03322) 55411
Львов	1. KSS (0322) 419165, 419166 2. САММИТ (0322) 743223
Мариуполь	KSS (0629) 412843
Мелитополь	KSS (0619) 426390, 426380
Мукачеве	KSS (03131) 22133
Николаев	1. KSS (0512) 479227, 580099 2. САММИТ (0512) 561069
Одесса	1. KSS (0482) 7770355 2. Статус (048) 7342485
Павлоград	Меркурий (05632) 61428
Полтава	САММИТ (0532) 636840
Ровно	KSS (0362) 290832, 290837
Севастополь	KSS (0692) 549064
Симферополь	1. KSS (0652) 248579, 248974 2. САММИТ (0652) 516355
Сумы	1. KSS (0542) 219550 2. Диана (0542) 370355, 370656
Тернополь	KSS (0352) 235151, 430427
Ужгород	KSS (0312) 614235, 615127
Феодосия	KSS (06562) 72723
Харьков	1. KSS (057) 543937, 546265 2. САММИТ (0577) 142260 3. Статус (057) 7524138
Херсон	KSS (0552) 264232, 282169
Хмельницкий	KSS (03822) 32931, 795364
Черкассы	KSS (0472) 320847, (067) 7126999
Черновцы	KSS (0372) 584057
Ялта	1. KSS (0654) 324008 2. САММИТ (0654) 324135

ON-LINE ПОДПИСКА В УКРАИНЕ

<http://www.business.dp.ua/rusmach/machpodp.htm>

Подписка в других странах мира

ALBANIA	AUSTRALIA	GERMANY
AUSTRIA	AZERBAIDJAN	HOLLAND
BELARUS	BELGIQUE	HUNGARY
BRASIL	BULGARIA	INDIA
CANADA	CHINA	ITALY
CROATIA	CYPRUS	KOREA
CZECH REPUBLIC	DENMARK	LUXEMBOURG
ENGLAND	ESPANA	NEW ZEALAND
ESTONIA	FINLAND	POLSKA
FRANCE	ICELAND	SUISSE
GREECE	ISRAEL	SERBIJA
HONG KONG	JAPAN	SLOVENIA
LATVIA	MAKEDONIA	VIETNAM
NORWAY	ROMANIA	SLOVAKIA
USA	SWEDEN	YUGOSLAVIA

Координаты подписных агентств - на сайте "Машиностроения Украины" (<http://www.business.dp.ua/index.htm>) и в редакции журнала. Вы можете получить их по e-mail или факсу.

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

Статистика

УКРАИНА: В ИЮЛЕ 2013 ГОДА ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО СОКРАТИЛОСЬ
(выборка только по продукции машиностроения, по данным Государственной службы статистики)

	Июль	В % к июлю 2012 г.	Январь- июль	В % к янв.- июлю 2012 г.
Котлы центрального отопления, тыс. шт.	33,5	81,3	136	96,2
Резервуары и цистерны металлические объемом более 300 л, тыс. т	1,1	44,0	9,5	71,6
Приборы полупроводниковые, млн. шт	0,2	18,8	7,7	68,9
Приборы для измерения физических и химических величин, тыс. шт.	32,4	71,1	229	84,0
Приборы для контроля других физических характеристик, тыс. шт.	506	125,9	3379	100,9
Счетчики электроэнергии, в том числе калиброванные, тыс. шт.	127	92,4	911	88,5
Приборы и аппаратура для автоматического регулирования и управления, тыс. шт.	1,6	57,8	10,8	51,1
Термостаты, маностаты, инструменты и приборы для регулирования или контроля, автоматические другие, тыс. шт.	8,4	96,6	43,6	110,4
Электродвигатели и генераторы постоянного тока, тыс. шт.	1,7	34,8	11,7	50,9
Электродвигатели и генераторы переменного тока, электродвигатели универсальные, тыс. шт.	21,0	71,2	121	67,0
Трансформаторы электрические, млн. шт.	0,4	98,7	2,6	113,5
Аппаратура электрическая высоковольтная, тыс. шт.	27,6	77,6	185	88,5
Аппаратура электрическая низковольтная, млн. шт.	0,8	51,6	7,1	78,1
Провод изолированный обмоточный, тыс. т	1,0	88,6	6,4	87,3
Проводники электрические на напряжение не более 1000 В, тыс. км	47,0	100,03	268	92,2
Проводники электрические на напряжение более 1000 В, тыс. км	0,6	35,3	4,1	37,0
Устройства электромонтажные, млн. шт.	4,1	100,2	28,3	85,2
Стиральные машины, тыс. шт.	23,1	96,6	111	76,8
Помпы центробежные для перекачки жидкостей; помпы другие, тыс. шт.	22,9	103,3	160	88,0
Валы трансмиссионные и кривошипы, тыс. т	0,5	42,4	5,4	66,1
Краны перегружочные, краны порталные, краны мостовые, шт.	...2	...2	...1	...1
Грузоподъемники и конвейеры пневматические и другой непрерывного действия, для грузов и материалов, шт.	305	77,2	1819	92,7
Оборудование прокатных станов; рольганги, опрокидыватели и манипуляторы, оборудование, шт.	202	388,5	960	211,9
Бухгалтерские машины, контрольно-кассовые аппараты, почтовые маркировочные машины, аппараты билетные и другие аналогичные машины, содержащие счетные устройства, тыс. шт.	11,3	298,8	61,4	252,7
Оборудование холодильное и морозильное промышленное и тепловые насосы, тыс. шт.	10,0	64,5	173	103,8
Машины и аппараты фильтровальные или очищающие для жидкостей, тыс. шт.	1,2	74,8	6,8	66,7
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	164	49,5	2288	65,1
Плуги отвальные, шт.	197	78,2	911	9,9
Бороны дисковые, штук	350	282,3	2795	94,4
Рыхлители и культиваторы, шт.	174	118,4	802	122,1
Сеялки, шт	283	471,7	1966	104,7
Деревообрабатывающие станки, шт.	79	112,9	658	88,2
Конвертеры и машины литейные, изложницы и ковши, используемые в металлургии и в литейном производстве, шт.	292	64,0	1797	61,7
Валки к прокатным станам, шт.	681	109,5	4533	84,5
Подъемники, элеваторы и конвейеры непрерывного действия для подземных работ, шт.	36	81,8	233	84,7
Машины бурильные и проходческие, шт.	131	60,4	593	52,1
Оборудование промышленное для переработки мяса или птицы, шт.	855	22,7	7052	27,4
Легковые автомобили, тыс. шт.	4,4	75,3	21,6	50,0
Автобусы, шт.	235	68,3	1120	59,8
Автомобили грузовые, шт.	154	116,7	886	48,6
Прицепы и полуприцепы автомобильные, тыс. шт.	2,1	94,3	13,0	104,7
Вагоны грузовые несамоходные, тыс. шт.	2,4	53,4	17,6	58,1

(Українські новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Анализ

УКРАИНА: ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПЕРЕЖИВАЕТ СПАД ИЗ-ЗА МАШИНОСТРОЕНИЯ

Нынешний спад украинская промышленность переживает, в первую очередь, из-за машиностроения.

По данным официальной статистики, за семь месяцев промышленное производство в нашей стране снизилось на 4,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом среди различных индустриальных секторов практически хуже всех сработали именно машиностроительные предприятия, показав падение на 11,5%. Более значительным снижением было у химзаводов, у которых производство уменьшилось на 18,8%. В то же время выпуск пищевых продуктов, к примеру, упал на 8,7% с начала года, продукции легкой промышленности - на 7%, а по металлургической отрасли в Госстате вообще зафиксировали рост на 1,6%.

Корень проблем машиностроителей - как в снижении спроса со стороны промышленных потребителей, так и в ухудшении покупательной способности населения и в усилении конкуренции. Падение экономики страны (в первом полугодии ВВП Украины снизился на 1,1%), а также замедление роста экономик у соседей не могли не сказаться на количестве заказов для отрасли, а также во многих случаях - на ценах на продукцию.

Кризис в вагоностроении, который предрекали в прошлом году, после ажиотажного подъема таки наступил и бушует в полную силу. За семь месяцев украинские вагоностроители произвели 17,6 тыс. грузовых вагонов, что на 42% меньше, чем в прошлом году. Крюковский вагоностроительный завод (ключевой акционер - Владимир Приходько) снизил выпуск грузовых вагонов на 32% в январе-июле до 4,5 тыс. штук. Стахановский вагоностроительный (принадлежит Константину Жеваго) показал снижение производства на 29% за полгода до 1,9 тыс. вагонов, а "Днепровагонмаш" (входит в Группу "ТАС" Сергея Типипко) зафиксировал падение продаж вагонов на феноменальные 72% до 1,4 тыс. штук.

Обвал производства вагонов наблюдается не только в украинской отрасли. И если раньше ключевой проблемой, сдерживающей выпуск, была нехватка вагоностроительного литья - составляющей части тележки вагона, то сейчас все упирается в платежеспособный спрос.

Острые проблемы с загрузкой вагоностроительных мощностей существуют и в России, куда отправлялась львиная доля отечественных вагонов. За первое полугодие тамошнее производство упало на 21%. Снижение получилось меньшим, чем в Украине, за счет того, что российские производители почти половину продукции продали впрямую собственным лизинговым компаниям, в то время как раньше таким образом продавался только каждый десятый вагон в РФ. Налицо затоваривание складов.

Причем затоваривание угрожает и операторам вагонов. Из-за снижения перевозок грузов в России - нефтяных, строительных, металла, угля - на российских железных дорогах даже образовался излишек вагонов и цистерн. Ситуация доселе невиданная, так как в последние годы в условиях острого дефицита подвижного состава вагоностроители диктовали свои условия, загибая вверх цены и ужесточая условия поставок. Все поменялось, и сейчас российские производители уповают на программу государственного субсидирования производства вагонов.

Однако, как показывает практика, в результате ручного государственного регулирования положение производителей кардинально не меняется, пока не восстанавливается первичный спрос. А перспективы восстановления рынка достаточно туманны: если раньше его емкость оценивалась в 90-100 тыс. вагонов в год, то сейчас - в полтора раза меньше. Вдобавок к слабющему спросу на российском рынке, ключевым для вагоностроителей из СНГ, еще и увеличилось предложение. В 2012 г. заработал Тихвин-

ский вагоностроительный завод (входит в российскую Группу "ИСТ") с годовой мощностью 13 тыс. вагонов, что еще больше усугубило проблему переизбытка на рынке.

Отечественным вагоностроителям не приходится надеяться ни на субсидии, ни на особо трепетное отношение в условиях сужающегося российского рынка. Еще задолго до нынешней ситуации россияне поговаривали о необходимости то ввести пошлины на украинские вагоны, то внедрить систему специального утилизационного сбора в 5-15%. Нельзя утверждать, что идеи эти окончательно похоронены и что российские конкуренты не вернутся к их обсуждению, тем более учитывая последние события в торговых отношениях между Украиной и Россией.

Соответственно, украинские заводы привыкают работать в условиях пониженной загрузки мощностей и стараются переходить с массированного выпуска полувагонов на новые виды продукции, разрабатывая специализированную продукцию с более высокой добавленной стоимостью. Стахановский вагоностроительный завод, например, делает упор на вагоны для перевозки зерна и цемента.

Крюковский вагоностроительный активно внедряет разработки в сфере пассажирских вагонов. За семь месяцев выпуск пассажирских вагонов вырос на 22% до 55 штук. Для того чтобы сделать это направление более привлекательным финансово, необходимо значительно увеличивать объемы производства. Пока же доля пассажирского вагоностроения занимает 1,3% от общей производственной программы у крюковчан, но это больше, чем 0,6% год назад. Предприятие, как ни удивительно, в конце августа объявило, что договорилось создать СП с Кировским заводом для производства пассажирских вагонов, однако деталей о вкладе сторон в деятельность будущего предприятия пока обнародовано немного.

За семь месяцев выпуск автомобилей в Украине упал еще больше, чем производство вагонов, - наполовину. Спрос ухудшался, в том числе, из-за более жестких условий кредитования под покупку авто. Причем база для сравнения достаточно низкая, так как производство замедлилось уже в прошлом году. В 2012 г. выпуск легковых автомобилей снизился на 28,5% до 70 тыс. штук, грузовых - на 7% до 2,9 тыс. автомобилей, и автобусов - на 14% до 3,2 тыс.

Правда, итоги июля вселяют определенный оптимизм и указывают на возможный выход из затяжного пике. По данным ассоциации "Укравтопром", общее производство автотранспортных средств выросло на 11% по сравнению с июнем до 5,55 тыс. штук. Например, Кременчугский автосборочный завод Корпорации "АИС" увеличил производство на 41% в июле по сравнению с июнем, АвтоКрАЗ Константина Жеваго - на 27%, а Корпорация "Богдан" (принадлежала Петру Порошенко до того, как весной 100% акций выкупил Олег Свиначчук) - на 33,5%.

И хотя июльский показатель работы отрасли на 25% хуже, чем в прошлогоднем июле, улучшение по сравнению с июнем, по мнению экспертов (и это подтверждают сами участники рынка), связано с введением весной импортных пошлин на легковые автомобили в 6,46-12,95%, а также ожидаемым введением утилизационного сбора на автомобили с сентября.

Введение прямых или косвенных ограничений на импорт вызвало бурю негодования со стороны стран-поставщиков автомобилей, а возможное подписание Украиной Соглашения об ассоциации с ЕС приведет к снятию импортных пошлин для европейских производителей. Однако определенный позитивный эффект для местной промышленности от введенных торговых барьеров начал ощущаться уже сейчас, хотя импортеры поспешили зая-

вить об ожидаемом сужении рынка. А именно - активизировались китайские производители, которые с учетом пошлин ускорили принятие решения наладить на мощностях украинских компаний крупноузловую сборку автомобилей.

Корпорация "Богдан" начала выпуск автомобилей китайской компании JAC. В планах корпорации - наладить выпуск отдельных комплектующих в Украине с тем, чтобы в перспективе увеличить локализацию с 30% до 51%, а также обеспечить возможность экспорта в Россию. Кроме того, "Богдан" проводит переговоры об аналогичном сотрудничестве с другими китайскими производителями. Китайская Geely возобновила сборку некоторых моделей на Кременчугском автосборочном заводе (входит в компанию "АИС").

Таким образом, с учетом обычных поставок по импорту украинский рынок признан для китайского автопрома одним из ключевых. И хотя крупноузловая сборка - это отнюдь не производство полного цикла, в результате общий выпуск автомобилей в стране должен восстановиться во втором полугодии.

По похожему пути - привлечения иностранных партнеров для развития внутреннего производства - пошла Украина и в производстве комбайнов. Сельхозмашиностроение - отрасль, процветавшая в советское время и практически полностью разрушенная в период независимости. Причем до такой степени, что нормально работающие предприятия - скорее, исключение из правил. К отсталости технологий и отсутствию полноценной системы сервиса сельхозтехники можно добавить одну из ключевых причин закрытия многих предприятий - государственная программа финансовой поддержки селян в закупке техники не работала и зачастую была направлена на поддержку импортеров.

В августе в центре внимания оказался Херсонский машиностроительный завод Александра Олейника, для пуска производства комбайнов на котором нашли аж двух иностранных партнеров - немецкую компанию Claas и белорусскую "Гомсельмаш". Также предприятию обещают государственную финансовую поддержку в виде доступных для аграриев и работающих лизинговых механизмов.

Планы, как водится в таких случаях, рисуют наполеоновские, ссылаясь на огромный потенциал украинского рынка. Аграрные чиновники оценивают общую потребность Украины в комбайнах на уровне 75 тыс. штук. Однако проверить реализуемость этих планов можно будет уже в ближайшее время - к концу 2013 г., когда по совместному проекту с Claas предполагается выпустить 350 комбайнов, а вместе с белорусами - 100. Более отдаленные планы предполагают производство 420 комбайнов совместно с "Гомсельмашем" в 2014 г. и до 7,8 тыс. штук за 2014-2020 гг. по проекту с Claas.

Торговые разногласия с Россией неприятнее всего сказываются на украинском авиапроме, который технологически, а зачастую и финансово завязан на сотрудничество с российскими предприятиями. Стабильности нет, особенно это касается новых проектов развития. В разгар информационной перепалки между двумя странами, 22 августа, российский вице-премьер Дмитрий Rogozin заявил, что Россия сомневается в целесообразности дальнейшего сотрудничества с Украиной по проектам возобновления строительства самолетов "Руслан" Ан-124 и серийного производства военно-транспортного самолета

Ан-70. Якобы по причине того, что Украина не дает согласия на модернизацию отдельных узлов самолетов.

Между тем, по информации украинской стороны, ГП "Антонов" в августе завершил предварительные испытания Ан-70 и готов к проведению заключительной программы совместных российско-украинских государственных испытаний. А глава предприятия Дмитрий Кива заявил, что если Россия собирается выйти из программы, то уже есть два потенциальных партнера, которые готовы подхватить эту инициативу и войти в проект финансово и производственными мощностями.

Несмотря на растущее напряжение между авиаторами двух стран, украинская сторона готовится к проведению переговоров о создании СП по Ан-124 в сентябре-октябре, о чем договорились еще в июле. В августе утверждена украинская делегация во главе с министром промполитики Михаилом Короленко. То, что переговоры таки могут состояться и пройти конструктивно, косвенно подтвердил факт продолжения россиянами работ по совместному производству Ан-140, о чем были подписаны соответствующие документы на проходящем в конце августа авиакосмическом салоне "МАКС-2013". По словам представителей, стороны договорились о создании единой компании-интегратора, с которой заказчиком будет проще работать.

Производители энергетического оборудования в нынешних условиях выглядят наиболее устойчиво среди остальных машиностроителей. Это обусловлено положительным влиянием работы по длинным контрактам на рынке, где потребность в продукции растет вместе с острой необходимостью модернизировать энергетические агрегаты.

Харьковский "Турбоатом" за первое полугодие увеличил чистый доход на 16% до 755 млн. грн., а чистую прибыль - на 18% до 197 млн. В планах завода - нарастить в 2013 г. чистую прибыль на 14% (до 352 млн. грн.). Находящийся рядом завод "Электротяжмаш" собирается в 2013 г. увеличить производство в денежном эквиваленте на 60% за счет уже имеющихся заказов. Если сейчас 60% в производстве занимает электротяговое оборудование для подвижного состава, а остальное - турбо- и гидрогенераторы, то за следующие два года завод собирается прийти к паритетному соотношению продукции.

Третий столп энергетического машиностроения Украины - николаевский завод "Зоря-Машпроект" - также надолго обеспечен заказами. Как заявила пресс-служба предприятия до 2019 г. подписаны контракты на поставку оборудования для перекачивания газа, газотурбинных установок и силовых установок для кораблей.

Таким образом, динамика работы различных секторов машиностроения неоднородна. Хуже предприятиям, которые ориентируются на розничного покупателя, и на примере автопрома может быть отработана стандартная модель защиты отечественного производителя таможенными барьерами. Правда, происходить это будет за счет отечественного потребителя. Предприятиям, ориентирующимся на длинные государственные контракты со странами с богатыми бюджетами, переживать сложные времена проще. Однако и у них могут возникнуть трудности, если в экономику так вмешается политика. (Зеркало недели/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что подписчики пакета «Ежедневные новости машиностроительных предприятий СНГ» могут **БЕСПЛАТНО получать электронный вариант журнала «Машиностроение Украины»?**

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» – <http://ukrmach.dp.ua/>

УКРАИНА ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬСЯ К РАЗРАБОТКЕ БЕСПИЛОТНОГО ВОЗДУШНО-КОСМИЧЕСКОГО САМОЛЕТА

В Украине планируют вернуться к разработке беспилотного воздушно-космического самолета с использованием полученного опыта от проекта "Сура".

Украинский аппарат "Сура" может доставлять на орбиту любые грузы, например, спутники связи или оборудование для космической станции. "Космическому грузовику" не нужен пилот - система летает в автоматическом режиме. Доставка грузов в космос по-прежнему сложная и дорогая задача. Есть, конечно, мечта - построить космический лифт, поднимающий на орбиту оборудование и пассажиров. Но уже полвека эта идея относится к разряду технологических утопий. Пока приходится довольствоваться обычными ракетами-носителями. Отправка на орбиту одного килограмма груза стоит \$8-50 тыс.

На Южном машиностроительном заводе им. А. Макарова (Днепропетровск) разрабатывают аппарат, который может сделать грузовое сообщение с космосом куда более дешевым - от \$1000/кг. Называется он "беспилотный воздушно-космический самолет "Сура". "Спутники массой от нескольких граммов до двух-трех сотен килограммов нужно вывести в космос, развести по орбитам, а затем вернуть обратно на Землю, не увеличивая количество мусора в космическом пространстве и продлевая жизнь каждому дорогостоящему аппарату. Ракеты-носители XX века, уничтожаемые при полете, не имеют перспектив при создании спутниковых группировок. Пилотируемые аппараты типа шаттла себя не оправдали ни по надежности, ни по стоимости", - считает главный конструктор "Суры" Александр Левенко.

Создатели подчеркивают, что воздушно-космический самолет не имеет ничего общего ни с обычным самолетом, ни с ракетой, ни с шаттлом. Это отдельный тип летательных аппаратов. В последние годы подобные "самолеты" стали разрабатывать и в России, и в США, и в других странах. "Главное отличие нашей разработки от всех аналогов - это полностью беспилотный режим полета", - подчеркивает один из создателей "Суры" Владимир Кукушкин. Все операции проводятся без участия человека - в автоматическом режиме или по команде с Земли. Благодаря этому не страшны резкие перепады скорости, а последствия аварии (хотя хочется надеяться, что она не случится) будут не столь трагичными.

Базовая модель "Суры" состоит из двух ступеней. Первая - "суборбитальный самолет" (разгонный блок). Он взлетает на ракетных и воздушно-реактивных двигателях. На высоте около 90 км от него отделяется вторая ступень - "орбитальный самолет" (гиперзвуковой автоматический планер), который вместе с грузом долетает до орбиты. Согласно обещаниям разработчиков, "космический грузовик" может летать даже к другим планетам Солнечной системы.

Добравшись до заданной точки, он выгружает из "кузова" спутник связи, исследовательское оборудование или новогодние подарки для космонавтов - любой груз в пределах 300 кг. И "суборбитальный самолет", и "гиперзвуковой планер" многоразовые. Выполнив миссию, они спокойно возвращаются на Землю и приземляются на парашютах. После чего могут снова лететь на задание.

Пока что у инженеров есть только концептуальная разработка "космического грузовика". Однако они надеются, что сумеют найти заказчика, который профинансирует создание реального аппарата. "К нашему проекту проявила большой интерес Южная Корея и некоторые другие страны. Ведь "Суру" можно запускать с любой территории. Ей не нужен казахстанский "Байконур" или бразильский "Алкантара", - сообщили в конструкторском бюро.

Основные характеристики самолета: Полная масса - 48-50 т, длина - 17 м, размах крыла - 14 м, высота - 6,6 м. Предварительно рассчитанная стоимость выводимого на орбиту высотой 300 км 1 кг полезного веса - \$1000-6000. Расчетная стоимость одного запуска - \$300 тыс. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

УКРАИНА: ГК «УКРОБОРОНПРОМ» И ОАО «АВИАЭКСПОРТ»

БУДУТ ОСВАИВАТЬ НОВЫЕ РЫНКИ РЕМОНТА ВЕРТОЛЕТОВ И САМОЛЕТОВ

27 августа в рамках Международного авиакосмического салона "МАКС-2013" в Москве подписан Договор о сотрудничестве между ГХВИФ "Укринмаш", входящей в состав ГК "Укроборонпром", и ОАО "Авиаэкспорт". Документ подписали директор ГХВИФ "Укринмаш" Геннадий Шерemet и генеральный директор ОАО "Авиаэкспорт" Виктор Нешков. Договор предусматривает углубление экономической кооперации в интересах обеих сторон. Стороны договорились о совместной деятельности в обеспечении ремонта и экспорта авиационной техники, в частности вертолетов Ми-17 и Ми-171, а также самолетов. Предусматривается возможность совместного освоения новых рынков по ремонту вертолетов.

Сотрудничество предприятий ГК "Укроборонпром" с ОАО "Авиаэкспорт" позволит украинской стороне приобретать запасные части к самолетной и вертолетной технике у российских предприятий.

В ГХВИФ "Укринмаш" подчеркнули, что достигнутая договоренность повышает конкурентоспособность украинских предприятий. "На рынках, где украинские спецэкспортеры традиционно имеют сильные позиции, существует большая потребность в авиационных запчастях для ремонта и обслуживания соответствующей авиационной техники. Мы выходим на прямую кооперацию там, где раньше работали через посредников. Конкретные сроки поставок запасных частей позволят нам жестко соблюдать временные рамки реализуемых контрактов", - подчеркнули в ГХВИФ "Укринмаш". (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» ПО ИТОГАМ I ПОЛУГОДИЯ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРИБЫЛЬ

В январе-июне ГП "Антонов" увеличило чистую прибыль по украинским стандартам бухгалтерского учета (УСБУ) в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. до 78,14 млн. грн.

Согласно отчету компании, размещенному в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР), ее чистый доход в первом полугодии вырос на 18,4% до 948,87 млн. грн.. Валовая прибыль увеличилась на 43,36% до 235,28 млн. грн., операционная - на 35,3% до 131,77 млн. грн.

В I квартале ГП "Антонов" также увеличило чистую прибыль в 2,2 раза до 78,14 млн. грн. с 35,25 млн. грн. в 2012 г.

Чистая прибыль компании в 2012 г. уменьшилась на 79,6% по сравнению с 2011 г. до 39,33 млн. грн., а ее чистый доход вырос на 2,89% до 3220,63 млн. грн.

ГП "Антонов" (ранее - АНТК им. Антонова) - специализируется на разработке авиационной техники. С 2008 г. ГП "Антонов" вместе с филиалом ГП "Серийный завод "Антонов" (ранее КиГАЗ "Авиант") ГП "410-й завод гражданской авиации" (все - Киев), Харьковским государственным авиационным производственным предприятием (ХГАПП) входит в госхолдинг "Антонов". ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Trans-Port.com.ua/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

УКРАИНА: РАКЕТА «ЗЕНИТ» ЗАМЕНИТ РОССИЙСКИЙ НОСИТЕЛЬ В КОСМИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ «БАЙТЕРЕК»

Украинская ракета "Зенит" заменит российский носитель в космическом ракетном комплексе "Байтерек", который Казахстан намерен сделать основной стартовой площадкой для своих коммерческих и национальных космических программ. Окончательные договоренности достигнуты были в ходе выставки "МАКС-2013", а официальные документы будут подписаны в середине октября.

В ходе выставки "Международный авиационно-космический салон "МАКС-2013" состоялись переговоры представителей Государственного космического агентства Украины (Госкосмос), Национального космического агентства Казахстана (Казкосмос), Федерального космического агентства России (Роскосмос) и Государственного конструкторского бюро "Южное".

"Принято окончательное решение о создании комплекса на "Зените". Это означает, что проект будет осуществлен в течении последующих нескольких лет, это быстрее, чем на базе российской ракеты "Ангара", - рассказал советник председателя Госкосмоса Эдуард Кузнецов. Он также отметил, что Казахстан сейчас разрабатывает задачи, которые планирует ставить перед "Байтереком", с их учетом необходимо будет вносить изменения в украинскую ракету.

В ГКБ "Южное", которое является разработчиком "Зенита", неохотно комментируют тему участия в проекте "Байтерек". Руководитель центра информационных связей ГКБ Юрий Масненко заявил, что они готовы предоставить ракету для пусков с КРК. Также в КБ готовы адаптировать носитель к задачам, которые Казахстан ставит перед "Байтереком". "Мы полностью готовы, но нужны деньги от Казахстана на закупку необходимых ресурсов для постройки ракеты-носителя. Не решены таможенные вопросы, ряд организационных проблем", - говорит Масненко.

В марте вице-премьер Казахстана Кайрат Келимбетов заявил о предварительных договоренностях между Москвой и Астаной об использовании украинской ракеты-носителя семейства "Зенит" в основе проекта "Байтерек". По словам председателя Казкосмоса Талгата Мусабаева, перевод проекта с российской ракеты-носителя "Ангара" на "Зенит" позволит сразу удешевить проект, стоимость которого уже достигла \$2 млрд.

Источник в украинской делегации на МАКС-2013 рассказал, что Казахстан решил ускорить переговоры по использованию "Зенита" после аварийного падения российской ракеты "Протон-М" на космодроме "Байконур", которое случилось 2 июля.

Аналогичная ситуация произошла в 2007 г., когда ракета упала недалеко от казахского Жезказгана, где в то время находился президент страны Нурсултан Назарбаев. Тогда ущерб от аварии оценили в \$60 млн. "Россия планирует в скором будущем покинуть "Байконур", у нее идет строительство своего космодрома "Восточный". Поэтому и сорваны все сроки по "Байтереку", - подтвердил собеседник.

В январе 2004 г. президенты России и Казахстана подписали договор о развитии сотрудничества по эффективному использованию космодрома "Байконур", в частности о продлении аренды до 2050 г. В декабре того же года между правительствами двух государств было подписано соглашение о создании космического ракетного комплекса "Байтерек" на космодроме "Байконур". Для строительства КРК Казахстан выделил кредит в \$223 млн. В 2005 г. было создано АО "Совместное казахстанско-российское предприятие "Байтерек". Первый запуск с комплекса был запланирован на 2012 г.

В конце 2012 г. в российских и казахстанских СМИ появилась информация, что Астана предложила Москве поровну разделить финансирование "Байтерека" - вклад двух сторон составил бы \$800 млн. Российская сторона предложила, чтобы КРК создавался за средства Казахстана из перечисляемой ежегодно арендной платы за пользование космодромом "Байконур" в \$115 млн. в год. Выполнение проекта срывалось, а его стоимость на базе ракеты-носителя "Ангара" выросла в семь раз. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» И ОАО «АВИАКОР - АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД»

ПОДПИСАЛИ «ДОРОЖНУЮ КАРТУ» ПО СОЗДАНИЮ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПРОГРАММЕ АН-140

ГП "Антонов" (Киев) и ОАО "Авиакор-авиационный завод" (Самара, РФ) подписали "дорожную карту" создания совместного предприятия по программе развития семейства ближнемагистральных самолетов Ан-140.

Как сообщила пресс-служба ГП "Антонов", документ подписан в ходе международного авиакосмического салона "МАКС-2013" в рамках выполнения протокола пятого заседания украинско-российской межгосударственной комиссии в июле 2012 г.

Основной целью проекта является формирование эффективной стратегии совместной реализации программы развития семейства самолетов Ан-140 с соблюдением интересов участвующих в ней сторон.

Как уточняется в сообщении, "дорожная карта" предусматривает создание рабочей группы из специалистов предприятий-участников СП, которые разработают ряд документов, необходимых для дальнейшего продвижения программы Ан-140, в том числе проект бизнес-плана. Партнеры подготовят обоснования для формирования решения органов государственной власти Украины и РФ о необходимости создания совместного предприятия, а также для обеспечения государственной поддержки реализации программы со стороны обоих государств.

Планы расширения сотрудничества по программе Ан-140 были озвучены партнерами в сентябре 2012 г. в рамках авиасалона "Авиасвит-XXI" в Киеве.

В ближайшей перспективе речь идет о возможности создания в течение трех лет транспортной версии Ан-140.

Ан-140-52 - местный ближнемагистральный самолет для пассажирских и пассажирско-грузовых перевозок на расстояние 2-2,6 тыс.км. Самолет оснащен двигателями ТВ3-117ВМАСБ1 производства "Мотор-Сич" (Запорожье).

В Украине серийное производство Ан-140 ведется в Харькове, в РФ - в Самаре, в Иране - по итогам победы Украины в 1995 г. в международном тендере - в Исфахане. Первый серийный самолет в Украине был собран в 1999 г., в РФ - в 2005 г., в Иране - в 2001 г. Эксплуатация Ан-140 на региональных авиалиниях Украины начата в марте 2002 г., в РФ - в 2006 г., в Иране - в 2003 г.

Ан-140 отвечает требованиям АП-25, FAR-25, JAR-25, а также требованиям ICAO по охране окружающей среды.

На базе самолета Ан-140 возможно создание целого семейства самолетов по типу Ан-24/26/30/32: грузового, административного, специального назначения. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА ПОКА НЕ МОЖЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЗАВОЕВАТЬ АВИАЦИОННЫЙ РЫНОК

Премьер-министр Украины Николай Азаров во время выступления на заседании правительства отметил, что Украина пока не может самостоятельно завоевать авиационный рынок, поскольку развитие авиационной отрасли требует значительных финансовых ресурсов. "Сегодня Украина вместе с Российской Федерацией реализует такие масштабные проекты в области самолетостроения, как: серийное производство пассажирских самолетов Ан-148; серийное производство пассажирских самолетов Ан-140; модернизация самолетов Ан-124-100, в рамках отдельного межправительственного Соглашения - разработка и серийное производство военно-транспортного самолета Ан-70 с двигателями Д-27. Подкомиссия по вопросам сотрудничества в области авиационной промышленности Комитета по вопросам экономического сотрудничества Российско-украинской межгосударственной комиссии. Также реализуются совместные проекты в авиационной промышленности с Китаем, Индией, Ираном, Казахстаном, Кубой и другими странами", - добавил премьер.

По его словам, главным вызовом для международного сотрудничества является жесткая конкуренция на рынке производства авиационной техники, а это требует больших инвестиций в модернизацию научно-технической и производственной базы. "Сегодня конструкторские бюро начали работы над созданием нового транспортного самолета Ан-178 и авиационного двигателя нового поколения АИ-28. Это техника, разработанная на значительное опережение конкурентов. Но завоевать рынок она сможет лишь тогда, когда будет создана передовая производственная база для серийного выпуска и построена глобальная сервисно-маркетинговая система. Надо реалистично признать, что сегодня Украина одна пока не может решить такую задачу. Мы понимаем, что развитие авиационной отрасли требует значительных финансовых ресурсов", - подчеркнул Н. Азаров.

Н. Азаров добавил, что сейчас завершается подготовка концепции Государственной целевой научно-технической программы развития авиационной промышленности Украины до 2020 г. ([УНН/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: АВИАПРОМ СКРОМНО ВЫСТУПИЛ

НА МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАКОСМИЧЕСКОМ САЛОНЕ «МАКС-2013»

На Международном авиакосмическом салоне "МАКС-2013" Украина не смогла заключить крупных контрактов. Об этом пишет "Коммерсант-Украина".

Украинское госпредприятие "Антонов" представило в Жуковском реактивный самолет Ан-158, новую модификацию биплана Ан-2-100 и военно-транспортный Ан-70. "Антонов" и самарский "Авиакор - авиационный завод" подписали "дорожную карту" создания совместного предприятия по программе развития семейства ближнемагистральных самолетов Ан-140. Предприятие также договорилось о проведении техобслуживания и ремонта своих самолетов на мощностях завода в Ульяновске. Сам "Антонов" не подписывал прямых контрактов на поставку самолетов. Но российская лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК; заключала почти все международные контракты на поставку Ан-148 и Ан-158) и "Росэксимбанк" (дочерняя структура ВЭБ) заключили договор о финансировании поставок до четырех самолетов Ан-148 и Ан-158 в 2014-2015 гг. для передачи в лизинг кубинской государственной компании Cubana de Aviacion. Общая сумма сделки - около \$100 млн. Это соглашение о поставке самолетов российско-украинской сборки было заключено еще в 2012 г. на авиасалоне в Фарнборо.

Вице-премьер-министр Украины Юрий Бойко посетил МАКС-2013. Он выразил благодарность всем руководителям отечественных компаний за то, что они достойно представили украинскую авиационную промышленность на авиасалоне. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «МОТОР СИЧ» ЗАВЕРШИЛО I ПОЛУГОДИЕ 2013 ГОДА С ПРИБЫЛЬЮ

Апрель-июнь крупнейший в Содружестве Независимых Государств производитель авиационных двигателей и газотурбинных установок компания "Мотор Сич" (Запорожье) закончила с чистой прибылью 504,079 млн. грн. Об этом говорится в сообщении компании. Во 2-м квартале компания увеличила доход от реализации продукции на 16,32% или на 276,04 млн. до 1967,006 млн. грн. по сравнению со 2-м кварталом 2012 г.

1-е полугодие "Мотор Сич" закончила с прибылью 825,577 млн. грн., увеличив доход от реализации продукции на 20,6% или на 663,349 млн. до 3883,271 млн. грн. по сравнению с 1-м полугодием 2012 г.

2012 г. "Мотор Сич", согласно международным стандартам финансовой отчетности, закончила с чистой прибылью 1998,72 млн. грн.

"Мотор Сич" производит двигатели для вертолетов Ми-2, Ми-8/Ми-17, КА-226, самолетов Ан-70, Ан-124, Ан-140, Ан-148 и Як-130. (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: В I ПОЛУГОДИИ ХАРЬКОВСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ

АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ (ХГАПП) ПОЛУЧИЛО 198,4 МЛН. ГРН. УБЫТКА

Апрель-июнь Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) закончило с убытком 120,924 млн. грн. Об этом говорится в сообщении компании. Во втором квартале ХГАПП сократил чистый доход на 0,8% или на 2,035 млн. грн. до 261,821 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

Январь-июнь компания закончила с чистым убытком 198,415 млн. грн.

2012 г. предприятие закончило с убытком 176,797 млн. грн., увеличив чистый доход на 24,62% или на 70,661 млн. грн. до 357,66 млн. грн. по сравнению с 2011 г.

ХГАПП входит в состав Государственного самолетостроительного концерна "Антонов". (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: ОБЩИЙ РЫНОК ДЛЯ САМОЛЕТОВ АН-148/АН-158 ОЦЕНИВАЕТСЯ В \$6 МЛРД.

Общий рынок для самолетов Ан-148/Ан-158 оценивается в 200-250 машин, при средней цене одного судна в \$30 млн. общий объем рынка можно оценить более чем в \$6 млрд. Об этом заявил во время проведения салона "МАКС-2013" гендиректор российской лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов.

Он отметил, что Воронежский завод уже загружен госзаказами, поэтому, скорее всего, коммерческие самолеты будут больше покупаться в Киеве. "Но рынок очень конкурентный: выходит новый Embraer, рано или поздно появится Mitsubishi с новым двигателем и расходом топлива на 25% меньше", - предупреждает Рубцов.

Топ-менеджер ИФК рассчитывает, что "Антонов" продолжит модернизацию техники, а у двигателей производства "Мотор Сич" будет повышена топливная эффективность. Рост конкуренции в этом сегменте ожидается в 2019 г. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ О НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ С НАЦИОНАЛЬНОЙ АКАДЕМИЕЙ НАУК РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ
ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и Национальная Академия наук Республики Армения (НАН РА) подписали меморандум о научно-техническом и инновационном сотрудничестве.

Меморандум подписали Михаил Погосян, президент "Объединенной авиастроительной корпорации", и Радик Мартиросян, президент НАН РА.

Для российских авиастроителей ученые Академии наук Армении займутся проведением исследований по нескольким темам, в том числе, расчетами по усталостной прочности металло-композиционных конструкций, математическому моделированию, использованию новых материалов.

"ОАК активно разрабатывает и привлекает технологии для создания новых гражданских и военных самолетов в самых разных областях. Сотрудничество с Академией наук Армении, с молодыми учеными, поможет укрепить инновационный потенциал отрасли", - отметил президент ОАК Михаил Погосян.

Президент ОАК Михаил Погосян избран академиком РАН в 2011 г. от Отделения энергетики, машиностроения, механики и процессов управления, с 2013 г. входит в состав президиума Российской академии наук.

В России ОАК, Российская академия наук и отраслевые институты реализуют совместные проекты с различными отделениями РАН. Партнерами в области НИОКР являются несколько десятков отраслевых институтов и ВУЗов, в том числе, ЦАГИ, ВИАМ. Президент ОАК Михаил Погосян избран академиком РАН, с 2013 г. входит в состав президиума Российской академии наук.

В СНГ ОАК и предприятия холдинга сотрудничают с научными институтами Академии наук Беларуси. "Объединенная авиастроительная корпорация" постоянно расширяет сотрудничество с ведущими исследовательскими центрами мира. Совместные проекты ведутся с институтами Бельгии, Франции, институтом Фаренгофера (Германия). (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: АВИАСТРОЕНИЮ НУЖНА НОВАЯ СТРАТЕГИЯ ВОЗРОЖДЕНИЯ

Российскому авиастроению нужна новая стратегия возрождения, считает вице-премьер правительства Дмитрий Рогозин. "Несмотря на все принимаемые меры, рынок гражданской авиации в Российской Федерации во многом утерян нашими промышленниками, нашими производственниками. Не будем вспоминать, почему это произошло, все время кивать на прошлое, но факт остается фактом до 80% всех воздушных судов, работающих на гражданских линиях внутри страны, иностранного производства. Ситуация нетерпимая, поэтому хотите или нет, но надо формировать стратегию новой реконструкции (отвоение рынка), - сказал Рогозин, открывая в правительстве совещание по гражданскому и военному авиастроению.

По его словам, все разговоры вокруг развития "Объединенной авиастроительной корпорации" надо превращать в конкретную программу развития всей российской авиационной промышленности как в части гражданской, так и боевой авиации.

Он привел данные, согласно которым одно рабочее место в авиационной промышленности создает девять новых рабочих мест в смежных отраслях. "С нашими часовыми поясами мы просто обязаны создать все необходимые модели самолетов, чтобы обеспечить все потребности наших инновационных компаний и других компаний, работающих на российском рынке", - сказал вице-премьер.

Решив эту задачу, можно выходить на зарубежные рынки, добавил Рогозин. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ПЛАНИРУЕТ ЗАКУПИТЬ ОКОЛО 40 САМОЛЕТОВ ИЛ-78

Минобороны РФ планирует закупить около 40 самолетов-топливозаправщиков Ил-78 с новым двигателем, закупки должны начаться в течение ближайших трех лет. Об этом заявил главнокомандующий Военно-воздушными силами РФ генерал-лейтенант Виктор Бондарев.

"Я думаю, в течение трех лет мы закупки Ил-78 начнем. До 2020 г. мы будем закупать порядка 40 таких самолетов", - сказал он на авиасалоне "МАКС-2013". По словам Виктора Бондарева, "этот самолет будет оснащен новым двигателем ПС-90А и будет называться Ил-478".

"Сейчас мы вышли с предложением, чтобы данный самолет производился не только в варианте топливозаправщика, но и в комбинированном варианте с возможностью снятия топливозаправочного оборудования и установки другого оборудования, в том числе пожаротушения, с возможностью десантирования с данного самолета и так далее", - отметил генерал. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: КООПЕРАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ «ОБОРОНКИ» ПО ПЕРСПЕКТИВНОМУ ДАЛЬНЕМУ БОМБАРДИРОВЩИКУ ЕЩЕ НЕ СОЗДАНА

Кооперация предприятий российского ОПК, которые будут создавать перспективный авиакомплекс дальней авиации (ПАК ДА), еще не организована. Об этом сообщил замгенерального директора концерна "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) Андрей Тюлин.

"В настоящее время работает комиссия, которая отбирает участников проекта ПАК ДА. Формирование кооперации идет на конкурсной основе, и мы в этом конкурсе участвуем", - сказал он. "Какая доля участия в этом проекте нам будет выделена, покажут результаты конкурса", - добавил он.

В то же время в апреле главком ВВС России генерал-лейтенант Виктор Бондарев заявил, что "все акты по ПАК ДА подписаны" и промышленность уже работает над созданием систем для будущего тяжелого бомбардировщика.

ПАК ДА - новый самолет 5-го поколения, который призван заменить и дополнить стоящие сегодня на вооружении Дальней авиации бомбардировщики-ракетоносцы Ту-95, Ту-95МС, Ту-160, Ту-22М3.

Ожидается, что проект ПАК ДА обойдется в несколько триллионов рублей. При этом серийных машин для вооружения ВВС понадобится не более нескольких десятков, поскольку стратегические бомбардировщики попадают под российско-американский договор о сокращении наступательных вооружений (СНВ), а на экспорт такие машины поставлять не будут.

Новый бомбардировщик планируется оснащать не только ракетами с ядерными боеголовками, но и высокоточными ракетами с неядерной боевой частью, а также корректируемыми и свободнопадающими бомбами. (ИТАР-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ПЕРСПЕКТИВНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИИ (ПАК ДА) СМОЖЕТ ЗАМЕНИТЬ СРАЗУ ТРИ ТИПА САМОЛЕТОВ ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИИ

ПАК ДА, который должен начать поступать в ВВС РФ с 2020 г., будет решать задачи, которыми сейчас выполняют сразу три типа самолетов Дальней авиации, заявил главком ВВС генерал-лейтенант Виктор Бондарев.

"Все задачи, которые решают Ту-160, Ту-95МС и Ту-22, он будет выполнять в полном объеме. Задачи по гиперзвуку будет решать то вооружение, которое он получит", - сказал главком в ходе МАКС-2013.

Таким образом, он подтвердил появившуюся ранее неофициальную информацию, что ПАК ДА получил гиперзвуковое оружие. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ ПОСТАВИТ ИНДИИ 67 ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17В-5

Ожидается, что наиболее динамично развивающимися сегментами в 2013 г. станут вертолетная техника и средства ПВО, объемы экспортных поставок которых вырастут на 20% и 30% соответственно.

Россия в 2013 г. заключила с Индией контракт на поставку 67 военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5, сообщает пресс-служба "Рособоронэкспорта".

"Ожидается, что наиболее динамично развивающимися сегментами в 2013 г. станут вертолетная техника и средства ПВО, объемы экспортных поставок которых вырастут на 20% и 30% соответственно. В числе наиболее крупных соглашений, заключенных "Рособоронэкспортом" с начала 2013 г. - контракт с Индией на поставку дополнительной партии военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5 (59 единиц для ВВС и 8 единиц для МВД)", - говорится в сообщении. (РИА "Новости"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ ЗАКЛЮЧИЛА С КОЛУМБИЕЙ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ ДЕСЯТИ ВЕРТОЛЕТОВ

Холдинг "Вертолеты России" поставит в Колумбию пять вертолетов Ми-171А1 и пять вертолетов Ка-62, соответствующие контракты были подписаны на подмосковном авиасалоне "МАКС-2013". Планируется, что вертолеты Ми-171А1 будет использовать дочерняя компания Vertical de Aviacion в Мексике для выполнения грузопассажирских перевозок.

Вертолеты Ка-62 предназначены для эксплуатации в Колумбии в интересах национальной нефтедобывающей компании Escopetrol.

Ожидается, что поставки Ми-171А1 начнутся в 2015 г., а поставки Ка-62 - с 2016 г.

И другие страны региона проявляют большой интерес к авиационной технике из России. В начале июля представители Боливии решили купить у России два вертолета Ми-17 для борьбы с незаконным оборотом наркотиков.

А в апреле сообщалось о передаче Россией комплекса ПВО С-300ВМ Венесуэле.

В прошлом году Россия анонсировала целый ряд возможных военных контрактов со странами Южной Америки. Речь шла о Бразилии, Аргентине и Венесуэле. При этом отмечалось, что часть контрактов, подписанных в сфере военно-технического сотрудничества с Венесуэлой, уже выполнена, а часть находится в стадии выполнения. ("Взгляд"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: КАНАДСКИЕ И ЧЕШСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ

Канадские и чешские производители ведут переговоры о локализации производства самолетов в России. Об этом сообщил вице-премьер Аркадий Дворкович на встрече у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева.

"Идут переговоры с зарубежными производителями о частичной локализации производства в России соответствующих типов самолетов, - сообщил Дворкович. - Минпром этим вопросом занимается для того, чтобы в этом году переговоры можно было бы завершить и выйти на подписание".

Дворкович добавил, что "на данный момент наиболее активные переговоры идут по локализации производства самолета L-410, который сейчас производится в Чехии, но владельцами завода являются российские инвесторы. Кроме того, идут переговоры с канадскими производителями о пока еще частичной локализации производства в России соответствующих типов самолетов".

Дворкович отметил, что программа субсидирования региональных авиаперевозок послужила толчком к закупкам авиакомпаниями самолетов регионального класса. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ИСТРЕБИТЕЛИ МАРКИ «СУ» ЗАЙМУТ ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРОВОМ ЭКСПОРТЕ В 2009-2016 ГОДАХ

Российский Центр анализа мировой торговли оружием (ЦАМТО) опубликовал оценку мировых поставок новых многофункциональных истребителей в 2009-2016 гг.

Эксперты ЦАМТО оценили поставки отдельных компаний-производителей многоцелевых истребителей. Первое место в указанный период займут разработанные ОКБ Сухого истребители марки "Су" (производство компаний "Сухой" и НПК "Иркут") - 277 машин на \$13 млрд., второе место займет американская фирма "Локхид Мартин" - 232 машины на \$18,89 млрд., третье место - китайская "Ченгду" (187 машин на \$3,7 млрд.).

Далее следуют "Боинг" - 97 машин (\$12,22 млрд.), РСК "МиГ" - 95 машин (\$4,11 млрд.), "Еврофайтер" - 84 машины (\$12,09 млрд.), СААБ - 33 машины (\$2,1 млрд.) и "Дассо" - 18 машин на \$2,36 млрд. (с учетом общей стоимости ожидаемого контракта с ВВС Индии на поставку истребителей "Рафаль"). По оценке ЦАМТО, Россия уверенно занимает первое место по количеству поставленных на экспорт новых многофункциональных истребителей в 2009-2012 гг. и имеет хорошие шансы сохранить лидерство по ожидаемым поставкам в ближнесрочной перспективе (2013-2016 гг.).

За 8-летний период (2009-2016 гг.) количество поставленных и планируемых к поставке новых российских многоцелевых истребителей, по оценке ЦАМТО, составит 372 машины на \$17,1 млрд. (включая поставки новых истребителей и лицензионные программы).

В первый 4-летний период (2009-2012 гг.) на экспорт было поставлено 224 новых российских машин на \$9 млрд., во втором 4-летнем периоде (2013-2016 гг.) текущий пакет заказов и заявленных намерений по прямой поставке, переговоры по которым продолжаются, составляет 148 истребителей на \$8,1 млрд.

Второе место по экспорту истребителей за 2009-2016 гг. займут США (329 истребителей на \$31,1 млрд.). Далее следуют Китай - третье место (187 истребителей на \$3,7 млрд.), Великобритания - четвертое место (84 истребителя на \$12,1 млрд. - учитываются экспортные поставки истребителей "Тайфун" консорциума "Еврофайтер" в третьи страны), Швеция - пятое место (33 истребителя на \$2,1 млрд.). Франция с учетом начала в указанный период поставок истребителей "Рафаль" в Индию по потенциальному контракту займет шестое место (18 машин).

В целом общемировой экспорт новых многофункциональных истребителей, по оценке ЦАМТО, за 2009-2016 гг. составит 1076 машин на \$73,3 млрд. (Пресс-служба ОАО "Компания "Сухой"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: МИНИСТЕРСТВУ ОБОРОНЫ КАМЕРУНА ПОСТАВЯТ МИ-17

"Рособоронэкспорт" подписал контракт с Министерством обороны Камеруна на поставку вертолетов Ми-17.

Договор подписали на авиасалоне "МАКС-2013" директор "Рособоронэкспорта" Анатолий Исайкин и министр обороны Камеруна Эдгар Ален Мебе Нго.

Подробности контракта не раскрываются. Однако было отмечено, что соглашение является началом сотрудничества, которое должно успешно развиваться в дальнейшем. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: РЫНОК САМОЛЕТОВ ИЛ-76МД-90А ДО 2030 ГОДА СОСТАВИТ 150-200 ЕДИНИЦ

Рынок самолетов Ил-76МД-90А до 2030 г. составит 150-200 единиц. Об этом сообщил в ходе авиасалона "МАКС-2013" президент "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) Михаил Погосян.

Он напомнил, что в октябре 2012 г. Министерством обороны РФ заключен контракт на поставку 39 военно-транспортных самолетов этого типа. "Государственной программой вооружений (ГПВ) предусматриваются также поставки топливозаправщиков, которые будут производиться на базе Ил-79МД-90А, - проинформировал Погосян. - Это будет первый заказ, который в ближайшее время будет подписан".

Кроме того, сообщил президент ОАК, при рассмотрении ГПВ на 2016-2025 гг также будут планироваться дополнительные закупки этих самолетов. По словам Погосяна, платформа Ил-76МД-90А является базой для целого ряда специализированных комплексов, которые будут создаваться по запросу Минобороны. "Также я хочу сказать, что, по нашим оценкам, у нового самолета есть хороший экспортный потенциал. И, таким образом, все вместе дает объем поставок 150-200 самолетов, что является хорошей нагрузкой для завода "Авиастар-СП", - считает президент ОАК. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «АВИАДВИГАТЕЛЬ» СМЕНИЛО ГЛАВУ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Совет директоров ОАО "Авиадвигатель" избрал нового председателя - им назначен 35-летний Павел Осин, первый замгендиректора ООО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация". Об этом сообщает "Коммерсантъ-Пермь". Он сменил на этом посту замгендиректора ОДК Дмитрия Леликова, который руководил советом с 2012 г. До этого бессменным руководителем корпоративным органом управления "Авиадвигателя" был экс-гендиректор "Оборонпрома" Андрей Реус.

В апреле совет директоров ОАО "Авиадвигатель", руководимый Леликовым, не смог собрать кворум и принять решение об изменении устава АО. Согласно изменениям, разделялась должность генконструктора и управляющего директора, которую сейчас занимает Александр Иноземцев. Иноземцев отказывается покинуть должность управляющего директора, несмотря на предложение основного акционера "Авиадвигателя" - ОДК.

Новый председатель совета директоров "Авиадвигателя" - опытный юрист. В 2003 г. Осин окончил Московскую государственную юридическую академию, защитил кандидатскую диссертацию по вопросам управления предприятиями с государственным участием. В его биографии работа помощником юриста столичного предательства White&Case LLC., ведущим юристом-экспертом, ЗАО "Консалтинг". С 2009 г. Осин - замгендиректора "Оборонпрома" по правовым и корпоративным вопросам. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЧИСТЫЙ УБЫТОК ЗАО «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» (ГСС) В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛСЯ

Производитель самолетов Sukhoi SuperJet-100, компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), за шесть месяцев увеличила чистый убыток более чем в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщает "Бизнес-ТАСС" со ссылкой на отчет ГСС по РСБУ.

Чистый убыток компании увеличился почти с 2,679 млрд. руб. до 5,824 млрд. руб. Выручка ГСС сократилась с 2,43 млрд. руб. до 1,955 млрд. руб. Себестоимость продаж снизилась с 3,5 млрд. до 2,636 млрд. руб. Почти в три раза выросли управленческие расходы ГСС - со 106 млн. до 301,5 млн. руб.

Долгосрочные обязательства компании составляют почти 66,7 млрд. руб., в том числе по показателю "заемные средства" - более 59,6 млрд. руб.

Компании "Сухой" и "ОКБ Сухого" принадлежат 75%+1 акция ГСС, компания World's Wing SA ("дочка" Alenia Aermacchi, входящей в Finmeccanica) владеет 25%+1 акция. По данным отчета компании за первый квартал, самым крупным кредитором ГСС является ВЭБ (до 2024 г. необходимо покрыть кредит в \$465 млн.; кредитная линия, открытая в 2012 г. на \$1 млрд., выбрана не вся). (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО» (ИФК) СОЗДАЛО ДОЧЕРНЮЮ КОМПАНИЮ ДЛЯ ПРОДАЖИ САМОЛЕТОВ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Александр Рубцов, гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), которая была организована специально для поддержки российского авиапрома, создал иностранную дочернюю компанию IFC International Capital, зарегистрированную в Люксембурге, для продажи самолетов иностранного производства.

Компания будет делать пакетные предложения из российских и зарубежных самолетов. Правда, утверждать сделки будут акционеры ИФК.

Согласно уставу ИФК ее основным видом деятельности является "приобретение, передача в финансовую аренду (лизинг) и продажа российских воздушных судов, а также выполнение комплекса обеспечивающих работ и услуг, в том числе на экспорт". До сих пор компания специализировалась на продвижении самолетов Ту-204 и Ан-148. Для того чтобы получить возможность работать с иностранной авиационной техникой, в 2011 г. ИФК пыталась изменить устав, но не нашла поддержки у акционеров. Сейчас основной владелец лизинговой компании - "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК, владеет 48,4% акций ИФК).

В начале года ИФК уже подписала с Bombardier контракт на поставку в 2015-2018 гг. 32 ВС SC-300 и опционом еще на десять самолетов (пассажировместимостью 130-150 человек). По каталожным ценам лайнеры оценивались в \$2,56 млрд., а с опционом - уже в \$3,42 млрд. Александр Рубцов отмечал, что из-за столь раннего заказа (самолеты будут производиться с 2014 г.) лизинговая компания получила максимальные скидки.

Люксембургская компания уже нашла первого эксплуатанта своих самолетов - авиакомпанию "ВИМ-Авиа". С ней подписано предварительное соглашение на поставку пяти лайнеров Bombardier CSeries 300, а также пяти Ту-204СМ с опционом еще на пять машин. Рубцов называет это "пакетным решением". "Решение должно пройти корпоративное одобрение, - добавил он, - и если акционеры будут против передачи слотов по поставке самолетов, то сделка проведена не будет". (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ИРКУТСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД» (ИАЗ) ПОДПИСАЛО МЕМОРАНДУМ
ОБ ОТКРЫТИИ ФИЛИАЛА ШВЕЙЦАРСКОЙ КОМПАНИИ «ФИШЕР ШПИНДЕЛЬ ТЕХНОЛОДЖИ»**

Компания займется гарантийным обслуживанием деталей для бесперебойной работы станков на российском предприятии. Благодаря оперативному ремонту шпинделей, авиазавод сможет сократить время на восстановление деталей, увеличить эффективность работы оборудования и суточное время работы станка.

Как признался президент группы Fischer AG Даниэль Шмид, решение о вхождении на российский рынок далось швейцарской компании не легко. "С этим были связаны определенные риски, но мы посчитали, что возможность удовлетворить запросы наших российских клиентов стоят этих рисков. И мы рады, что нашли столь надежных партнеров, как корпорация "Иркут", - заметил бизнесмен из Швейцарии.

Надежность корпорации, высокая техническая грамотность ее специалистов и возможность полноценного двустороннего обмена опытом позволили Швейцарской компании пойти на противоречие устоявшейся стратегии - в рамках этого сотрудничества они передали российской стороне свои технологии по созданию полноценного круглосуточного производства.

Глава Иркутского авиационного завода Александр Вепрев, в свою очередь, подчеркнул, что полученные технологии позволят существенно сократить время на восстановление станков, за счет чего увеличится суточное время работы станка. "Последние семь лет на заводе происходит глобальная поэтапная модернизация основных производств. И ее результаты не заставили себя ждать: объем производства увеличен в три раза за счет внедрения новых технологий, автоматизации отдельных этапов. Главная наша задача на ближайшие два года - внедрить автоматизированную линию сборки. Сейчас идет работа по реконструкции 5 пролетов, работа ведется в круглосуточном режиме. В ближайшие десять лет мы планируем увеличить объемы в пять раз", - озвучил грандиозные планы Иркутского авиационного завода его генеральный директор.

Сотрудничество со Швейцарской компанией открывает перед российским заводом ряд благоприятных условий. В связи с тем, что планируется практически круглосуточная эксплуатация программируемых станков, нужно наладить оперативное восстановление их деталей, в частности, электрошпиндельных узлов. "Очень важно сократить время на восстановление станков. Сейчас каждый станок непрерывно работает около 17 часов, мы планируем увеличить этот показатель до 20 часов", - заметил Александр Вепрев. "Создание при Иркутском авиационном заводе филиала нашей компании по гарантийному обслуживанию продукции - это начало нового этапа сотрудничества, нового витка партнерства. И этот этап накладывает гораздо большие обязательства, вызывает необходимость двустороннего диалога и открытого общения", - заметил Шмид. Глава Fischer AG добавил, что он готов молниеносно реагировать на любые сомнения, решить любой вопрос, возникающий со стороны корпорации "Иркут" и преодолеть тысячи километров, отделяющих швейцарскую и российскую компании для того, чтобы сохранить те хорошие тенденции в развитии этого партнерства, которые сложились. "Мы очень рады стать частью успеха российской авиационной корпорации, мы готовы содействовать реализации целей, который вы поставили и озвучили, по увеличению производительности предприятия в три раза в течение ближайших лет. И очень надеюсь, что открытие в Иркутске нашего филиала внесет свою маленькую лепту в ваши большие цели и задачи", - резюмировал Даниэль Шмид.

Подобное сотрудничество российских и швейцарских компаний началось еще в 2010 г., когда корпорация "Фишер Шпиндель Технолоджи" заключила договор о ремонте шпинделей с полной передачей технологии с новосибирскими компаниями. По словам генерального директора ООО "Фишер Шпиндель Технолоджи" Михаила Яковца, такое соглашение было бы невозможно без участия Союза машиностроителей России и Торгово-промышленной палаты. "Нам удалось достичь успеха в том соглашении, и сейчас 12 человек работают в две смены, обеспечивая современное восстановление шпинделей. И с Иркутским авиационным заводом мы также достигли соглашения, устраивающее всех участников. Большая заслуга в этом - Союза машиностроителей России и депутатской группы по взаимодействию с парламентом Швейцарии", - заметил генеральный директор российского представительства "Шпиндель Технолоджи".

Но Владимир Гутенев, являющийся первым вице-президентом Союза и председателем этой депутатской группы, комментируя свою роль в установлении промышленных связей между двумя странами, напомнил слова китайского философа Лао Дзы. "Дальняя дорога начинается с первого шага. Мы шагаем уже двести лет, и меня радует, что мы идем в одном направлении! Теперь наша задача заключается в том, чтобы отдельные успешные контракты между предприятиями привели к таким же успешным соглашениям между регионами с родственными направленностями", - добавил депутат и рассказал присутствующим, что за несколько часов до подписания меморандума, состоялась встреча Швейцарского посла Пьера Хельга с губернатором Иркутской области Сергеем Ерошенко.

"И эта встреча должна привести к тому, что у Иркутской области, как у российского региона с огромным инновационным, кадровым и научным потенциалом - появится аналогичный партнер со швейцарской стороны", - заметил первый заместитель председателя Союза машиностроителей, и в качестве примера привел Самарскую область, которая сегодня реализует целый ряд высокотехнологичных проектов со швейцарцами.

"Сегодня происходит действительно важное событие - выход на новый этап сотрудничества, который сопровождается передачей знаний. Я уверен, что Даниэль Шмид принял правильное решение о передачи технологий российской компании. Именно такой подход свидетельствует о реализации инвестиционных планов. И нас очень радует, что партнерами с российской стороны выступает очень взвешенное предприятие - Иркутский авиационный завод", - подчеркнул Владимир Гутенев. (Пресс-служба Союза машиностроителей России/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК)
НАМЕРЕНО В ПЕРСПЕКТИВЕ УМЕНЬШИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ВОЕННОЙ АВИАТЕХНИКИ**

Структура "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) претерпит серьезные изменения в предстоящие 15 лет. Об этом сообщил президент ОАК Михаил Погосян в рамках авиасалона "МАКС-2013". "Сегодня 80% производства составляет военная авиатехника, стоимость которой оценивается в 250 млрд. руб. Но в перспективе доля ее уменьшится до 25%. На сопоставимые объемы производства мы должны вывести транспортную авиацию, в частности Ил-476. В следующем году начнутся первые поставки этих самолетов в Минобороны РФ", - сказал он.

Погосян сообщил также, что совместно с Индией "ведутся разработки многоцелевого транспортного самолета". В ближайшее время будет принято решение и "по программе легкого транспортного самолета". "Но ключевым драйвером роста станет гражданская авиационная техника. При этом нет другого пути, как конкурировать с ведущими мировыми игроками", - подчеркнул глава ОАК. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ДОЛГОВАЯ НАГРУЗКА ПРОЕКТА SUKHOI SUPERJET-100 СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 70 МЛРД. РУБ.

Проект SSJ100 находится на определенной фазе инвестиционного цикла: финансовое развитие программы происходит в рамках утвержденного бизнес-плана. В настоящий момент долговая нагрузка проекта составляет порядка 70 млрд. руб., говорится в сообщении пресс-службы ЗАО "Гражданские самолеты Сухого".

"Значительная часть кредитного портфеля ГСС состоит из кредитов и займов, полученных в долларах США и евро, этот факт оказал значительное влияние на финансовый результат компании. Влияние курсовых разниц за 6 месяцев составило -3,3 млрд. руб. Отрицательное влияние оказал также существенный размер чистых процентных выплат по кредитам и займам - 2,2 млрд. руб. Текущий финансовый результат продиктован объективными причинами", - говорится в сообщении пресс-службы ГСС.

Помимо наличия внешних кредитов, которые выплачивает ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", следует отметить и недостаточную развитость инфраструктурных механизмов финансирования продаж, а также продажу самолетов стартовым заказчиком со значительным дисконтом, уточнили в пресс-службе.

"Информация, появившаяся в отдельных средствах массовой информации, об увеличении управленческих расходов - не соответствует действительности. Доля списанных управленческих расходов компании от их общего объема в первом полугодии составила 3,5%. В соответствии с РСБУ в отчете отражаются не расходы, а начисления отчетного периода. При этом базой распределения в соответствии с учетной политикой Компании является заработная плата прямого персонала, отнесенная на каждый заказ. Компания в ближайшие 3 года планирует сокращать постоянную часть накладных расходов в среднем по году на 11,5%", - также пояснили в ГСС.

Для оптимизации финансового состояния ГСС в настоящий момент активно реализуется ряд мер, как силами самой компании, так и с участием государства. В частности, проводится анализ возможных сценариев реструктуризации долга как в части прямого финансирования, направленного на повышение текущей ликвидности и увеличение собственного капитала, так и поддержки финансирования продаж воздушных судов компании. С профильными министерствами Минэкономразвития России, Минфином России, Минпромторгом России проводится обсуждение и анализ возможных вариантов развития программы SSJ100, рассказали в пресс-службе компании.

Еще в 2012 г. "Внешэкономбанк" (ВЭБ) открыл кредитную линию на \$1 млрд. на финансирование проекта SSJ100, что было одобрено основным акционером компании ГСС - ОАО "Компания "Сухой", а также ОАО "ОАК". В качестве внутренних мер менеджментом компании реализуются программы по репрайсингу компонентов воздушных судов и оптимизации бизнес процесса производства и продаж самолетов. "ГСС продолжает работу по наращиванию серийного производства самолетов. С начала года произведено уже 10 самолетов, из них поставлено 3 самолета, всего в 2013 г. будет произведено 26 самолетов. В 2014 г. объемы выпуска самолетов достигнут порядка 40 в год с дальнейшим увеличением темпов производства", - заверили в ГСС. ([Aex.ru/](http://aex.ru/)[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ.мира))

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ЗАКЛЮЧИЛО НА АВИАСАЛОНЕ «МАКС-2013» КОНТРАКТЫ НА \$12 МЛРД.

Общая сумма контрактов, подписанных "Объединенной авиастроительной корпорацией" (ОАК) в ходе авиасалона "МАКС-2013" в подмосковном Жуковском, составила \$12 млрд. Об этом сообщил президент корпорации Михаил Погосян.

По его словам, корпорация заключила контракты на 173 гражданских самолета общей стоимостью \$9 млрд., а также ряд сервисных контрактов на обслуживание военной авиационной техники в интересах Минобороны РФ на \$3 млрд.

По итогам предыдущего МАКСа, прошедшего в 2011 г., ОАК подписала контракты на 124 гражданских самолета на \$7,5 млрд.

Как отметил М. Погосян, "общий объем Государственной программы вооружений (ГПВ) составляет около 600 самолетов. Все контракты, которые нами подписаны с Министерством обороны, находятся в стадии реализации. Ни одного из ранее подписанных контрактов ни по нашей инициативе, ни по инициативе Минобороны, не пересматривается. Наоборот, сегодня идет работа по заключению новых контрактов. Примерно порядка 70% от объема ГПВ нами уже законотрактовано и практически мы уже имеет полный портфель заказов по военной авиационной технике до 2015 г., а также большое количество контрактов, которые заключены до 2020 г."

"В этом году ОАК планирует поставить Минобороны РФ 65 боевых авиационных комплексов (для сравнения: в 2012г. было поставлено 35 комплексов, боевых и учебно-тренировочных), в 2014 г. будет еще больше, чем в 2013 г.", - рассказал Погосян. "Суммарная стоимость контрактов с Минобороны в ближайшее время составит 90 млрд. руб. с учетом авиаремота и поставок новых образцов", - сообщил он.

Доля военного авиационного строительства сокращаться не будет, подчеркнул Погосян. (APMC-TACC/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ.мира))

РОССИЯ: ОАО «РОСОБОРОНЭКСПОРТ» ПОДПИСАЛО ПЯТЬ СОГЛАШЕНИЙ С ИТАЛЬЯНСКИМИ КОМПАНИЯМИ

"Рособоронэкспорт" подписал на авиасалоне "МАКС-2013" пять новых соглашений по проектам в области специальной авиации с двумя итальянскими фирмами - Finmeccanica и OMASUD, сообщает пресс-служба предприятия.

"Подписанные соглашения направлены на совместное создание и продвижение на рынки третьих стран новейших авиационных комплексов, соответствующих требованиям потенциальных заказчиков", - отметил заместитель генерального директора ОАО "Рособоронэкспорт" Александр Михеев.

Два соглашения с компанией "Селекс" (Finmeccanica) направлены на обеспечение эксплуатации планируемых к экспорту в третьи страны самолетов Бе-200 и Ан-140-100, оборудованных радиоэлектронными комплексами производства компании "Селекс" (Finmeccanica).

Третье соглашение касается поставки в третьи страны наземного комплекса обработки полетной информации "Топаз-М" производства компании "Топаз".

Четвертое соглашение о совместном производстве новой модификации самолета-амфибии Бе-103, предназначенной для подразделения спецназа, подписано с компанией "Селекс" (Finmeccanica и OMASUD).

Пятое соглашение подписано с OMASUD, оно нацелено на создание условий для совместного производства на базе самолетов Бе-112 новых легких амфибийных самолетов (в пассажирском варианте до 20 посадочных мест), предназначенных для патрулирования акваторий и выполнения других задач. (ТС ВПК/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ.мира))

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) И СБЕРБАНК ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

"Объединенная авиастроительная корпорация" и Сбербанк заключили соглашение о сотрудничестве.

Соглашение является рамочным и оговаривает финансовые инструменты и услуги, которые банк готов предоставить компании. В их числе - кредитование, банковские гарантии, организация аккредитивных форм расчетов, расчетно-кассовое обслуживание. Набор финансовых инструментов позволит снизить издержки компании. Банк также организует для корпорации зарплатный проект, и поможет структурировать продукты.

Сотрудничество может быть развито в финансирование Сбербанком проектов ОАК в рамках Гособоронзаказа, целевых программ и военно-технического сотрудничества. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «РОССИЙСКАЯ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (РСК) «МИГ»

ПОДПИСАЛО НА АВИАСАЛОНЕ «МАКС-2013» ДВА СОГЛАШЕНИЯ ПО ОФСЕТНЫМ ПРОГРАММАМ В ИНДИИ

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" (входит в состав "Объединенной авиастроительной корпорации") заключила в ходе авиасалона "МАКС-2013" два дополнительных соглашения с индийской компанией Basant Aerospace Private Limited на \$55 млн. в рамках генерального офсетного контракта с ВВС Индии.

Первый контракт (\$43 млн.) предусматривает создание в Индии сервисного центра для восстановления и ремонта бортовых радиолокационных станций "Жук-МЭ" производства ОАО "Фазотрон-НИИР".

Второй контракт (\$12 млн.) предполагает создание в Индии сервисного центра для ремонта оборудования модернизированных самолетов типа МиГ-29UPG.

Центры будут проводить восстановительный ремонт бортовых радиолокационных станций и систем самолетов типа МиГ-29UPG и МиГ-29К/КУБ, а также оказывать консультационные услуги инженерно-техническому составу ВВС Индии.

Как отметил представитель РСК "МиГ", следующий этап - это создание в Индии консигнационного склада запасных частей для самолетов МиГ. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ГК «РОСТЕХ» И BOMBARDIER INC. ПОДПИСАЛИ

МЕМОРАНДУМ О СОЗДАНИИ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Госкорпорация "Ростех" и крупнейший в мире авиапроизводитель - компания Bombardier в рамках МАКС-2013 подписали меморандум о намерениях по созданию совместного предприятия в России, которое будет выпускать самолеты Q400 для региональных перевозок. По оценкам специалистов, потребность в таких самолетах в РФ и странах СНГ составит более 250 единиц техники до 2030 г. В планах "Ростеха" начать их сборку уже через полтора года.

"Реализация проекта с нашими потенциальными партнерами - компанией Bombardier будет способствовать обновлению парка наших авиaperевозчиков, повышению безопасности российских воздушных судов, установлению более гибких тарифов для потребителей на региональные перевозки, а также снизит стоимость покупки российских самолетов. Мы надеемся, что на этапе согласования возможности по созданию совместного предприятия, которое станет будущим российской турбовинтовой региональной авиации", - отметил управляющий директор по авиационным проектам "Ростеха" Алексей Федоров.

"Ростех" и Bombardier войдут в СП на паритетных началах. Госкорпорация в течение 2014 г. построит завод в Ульяновской портовой особой экономической зоне. Инвестиции в проект составят около \$100 млн. Bombardier, в свою очередь, передает все необходимые нематериальные активы: технологию производства, конструкторскую документацию, права интеллектуальной собственности и ноу-хау. Подписанный документ предусматривает поэтапную совместную работу. Планируется, что на первом этапе производство самолетов будет полностью осуществляться на территории партнера. В Ульяновске будет проводиться только адаптация техники под конкретного заказчика. С 2015 г. планируется локализация сборки самолетов на территории России, а с 2016 г. - и компонентов планера. Максимальная мощность завода составит 24 самолета в год.

Помимо меморандума, "Ростех" заключил с Bombardier соглашение о предварительном заказе 50 самолетов Q400, которое подписала госкорпорация Ростех и ее "дочерняя" структура - компания "Авиакапитал-Сервис". Согласно договоренностям сторон, соглашение перейдет в твердый контракт после создания СП.

Реализация инициатив "Ростеха" в региональной авиации откроет новую сферу бизнеса в России - направления малой и региональной авиации. На данный момент в РФ нет полноценной компетенции по созданию региональных самолетов, а также единого полнофункционального комплекса, который мог бы спроектировать, и произвести подобные машины. По оценкам специалистов, потребность авиапарков России и стран СНГ составит порядка 250 самолетов данного класса до 2030 г. По данным Минтранса, объем региональных авиaperевозок в России в ближайшие 5 лет должен вырасти примерно вдвое - с 4,54 млн. пассажиров в 2012 г. до 9,1 млн. пассажиров в 2018 г. Такие показатели заложены в план деятельности Минтранса РФ на 2013-2018 гг.

Q400 - один из самых эффективных в своем классе. Вместимость до 78 кресел, дальность полета до 2500 км, каталожная цена усовершенствованной версии - около \$30 млн. (Пресс-служба ГК "Ростех"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЗА I ПОЛУГОДИЕ 2013 ГОДА РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ ОАО «УФИМСКОЕ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ» (УМПО) СЭКОНОМИЛИ 14,7 МЛН. РУБ.

За прошедшие полгода рационализаторские предложения работников Уфимского моторостроительного производственного объединения принесли предприятию экономический эффект в 14,7 млн. руб. Из всех служб предприятия поступило 1763 рацпредложений, 707 из которых уже внедрены в производство. Для сравнения: в прошлом году за этот же период было подано 1476 предложений, так что количество их растет, сообщает пресс-служба предприятия.

"В рационализаторской деятельности приняли участие 473 человека. В отделе интеллектуальной собственности отметили, что это достаточно стабильная цифра для объединения. В прошлом году за полгода копилку предложений пополнили 483 рационализатора. Традиционно в июле также были присвоены звания "Лучший рационализатор объединения". На этот раз его был удостоен ведущий инженер-энергетик отдела главного энергетика Александр Щелочков (его предложение дало наибольший годовой экономический эффект - 3,4 млн. руб.), - пояснили в пресс-службе УМПО.

Также лучшими рационализаторами признаны Геннадий Резвов, ведущий инженер-технолог управления технической эксплуатации (годовой экономический эффект предложения более 2 млн. руб.) и модельщики литейного цеха с годовым экономическим эффектом более 100 тыс. руб. Дмитрий Дерюжкин и Максим Паламарчук, отметили в пресс-службе. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СБЕРБАНК ПРЕДОСТАВИТ ОАО «ТУПОЛЕВ» КРЕДИТ

ОАО "Туполев" откроет в "Сбербанке" невозобновляемую кредитную линию на 2 млрд. руб. Соглашение было подписано на авиасалоне "МАКС-2013".

Заемные средства пойдут на финансирование ремонта и модернизации самолетов дальней авиации. Кроме того, банк и "Туполев" будут сотрудничать в сфере финансовых и консультационных услуг, включая кредитование, банковские гарантии, организацию аккредитивных форм расчетов, расчетно-кассового обслуживания. (АвиаПорт/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: «ЦСКБ-ПРОГРЕСС» ЗАНИМАЕТСЯ РАЗРАБОТКОЙ НОВОЙ РАКЕТЫ-НОСИТЕЛЯ «СОЮЗ-5»

Самарское предприятие "ЦСКБ-Прогресс" занимается разработкой новой ракеты-носителя "Союз-5", которая в перспективе заменит используемые сегодня ракеты серии "Союз". Об этом на авиасалоне "МАКС-2013" в подмосковном Жуковском заявил генеральный директор "ЦСКБ-Прогресс" Александр Кирилин.

По словам руководителя самарского предприятия, создание новой ракеты ведется в рамках проекта "Магистраль". "Это очень интересная машина, работающая на компонентах сжиженного природного газа. 16-тонная машина, а без боковых блоков - 8-тонная", - рассказал Кирилин, отметив, что ракета "садится на старт Р-7 (ракеты-носители серии "Союз)". Подробности проекта глава "ЦСКБ-Прогресс" не уточнил.

В настоящее время для отправки грузов в космос в России используются ракеты-носители семейства Р-7, в которое до 2010 г. помимо "Союзов" входила "Молния-М". Последний запуск ракеты-носителя "Союз-2.1б" состоялся в конце июня. Ракета вывела на орбиту российский спутник зондирования Земли "Ресурс-П". (Lenta.ru/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЭКРАНОПЛАН «СТЕРХ» ПУСТЯТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

В России создали новый экраноплан. Как рассказал председатель ассоциации "Экраноплан" Юрий Вараков, проект машины под названием "Стерх-10" изготовила ООО "ЭО "Орион" по заказу Минпромторга.

Инициатива с названием исходит от министерства - именно такое название экраноплана было изначально заложено в технической документации заказа. На разработку опытного экземпляра министерство выделило около 70 млн. руб.

Машина массой 10 т рассчитана для полетов на высоте до 6 м и способна перевозить до 20 человек. При этом самый экономичный режим полета на высоте от 0,8 м до 1,5 м, где экранный эффект наиболее значительный. В отличие от катеров экраноплан может летать над льдом, снегом и торосами.

"Опытно-конструкторская работа над "Стерхом" завершена успешно. Сейчас мы будем проводить испытания, цель которых - подтвердить конструкторские характеристики на практике. Минпромторг готовит решение на серийное производство таких машин", - пояснил Вараков.

Однако в Минпромторге признают, что с заказчиками пока проблема. "Экранопланы с советских времен не заказывает ни одно ведомство - ни Минобороны, ни Минтранс, ни "Газпром", - все ждут результатов разработок. Пока экраноплан реально пытаются применить только пограничники - Пограничная служба ФСБ", - пояснил замдиректора департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Андрей Курносков.

В то же время он отметил, что с просьбой ускорить разработку экранопланов для Арктики в Минопромторг обратился президент Республики Саха (Якутия) Егор Борисов. (Аех.ru/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Интервью

РОССИЯ: ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ЭКОНОМИКЕ И ФИНАНСАМ ЗАО «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» (ГСС)

А. ПОГОСЯН - ОБЪЕМЫ ПРОДАЖ САМОЛЕТОВ СУЩЕСТВЕННО ВЫРАСТУТ

Выпуск самолетов с 2007 г. в России увеличился вдвое. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на совещании о состоянии и перспективах развития "Объединенной авиастроительной корпорации".

Президент поставил задачу существенно нарастить объемы продаж продукции отечественного авиапрома. И ключевая роль в этой непростой работе отведена "Гражданским самолетам Сухого" (ГСС), выпускающим Sukhoi Superjet-100 (SSJ100). О финансировании разработок новых моделей рассказал старший вице-президент по экономике и финансам ГСС Артем Погосян.

- Как финансируются крупные высокотехнологичные проекты в сфере авиастроения в России?

- Финансирование проектов осуществляется из бюджетных и внебюджетных источников. При этом внебюджетные средства в рамках реализации нашего проекта преобладают, их доля составляет около 76% в структуре финансирования. При этом средневзвешенная ставка нашего кредитного портфеля составляет около 7%, что соответствует среднерыночным условиям привлечения заемного капитала. Соответственно доля бюджетных средств - 24%.

- Как сказывается такая значительная доля внешних кредитов на финансовом состоянии компании?

- Не самым благоприятным образом, однако, надо понимать, на какой фазе инвестиционного цикла находится проект SSJ100. В настоящий момент долговая нагрузка проекта составляет примерно \$2 млрд. Тем не менее текущий финансовый результат продиктован объективными причинами. Например, помимо наличия внешних кредитов, которые мы выплачиваем, можно отметить и недостаточную развитость инфраструктурных механизмов финансирования продаж, а также продажу самолетов стартовым заказчикам со значительным дисконтом. Тем не менее выплата кредитов и выполнение обязательств пе-

ред кредиторами проходит в рамках плановых мероприятий, и полностью соответствуют нашей стратегии финансового развития.

- Какие шаги предпринимаете для оптимизации финансово-экономических показателей?

- Финансовое развитие программы происходит в рамках утвержденного бизнес-плана. Поэтому еще в 2012 г. "Внешэкономбанк" (ВЭБ) открыл кредитную линию в \$1 млрд. на финансирование проекта SSJ100. Для оптимизации финансового состояния мы активно реализуем ряд мер как силами самой компании, так и с участием государства. В частности, проводится анализ возможных сценариев реструктуризации долга как в части прямого финансирования, направленного на повышение текущей ликвидности и увеличение собственного капитала, так и поддержки финансирования продаж воздушных судов. С Минэкономразвития, Минфином, Минпромторгом проводится обсуждение и анализ возможных вариантов развития программы SSJ100. В качестве внутренних мер менеджмент компании реализует программы по репрайсингу компонентов воздушных судов и оптимизации бизнес-процесса производства и продаж самолетов. В данный момент ГСС продолжает работу по наращиванию серийного производства самолетов. С начала года произведено

уже 10 самолетов, всего в 2013 г. будет произведено 26 самолетов. В 2014 г. объемы выпуска самолетов достигнут около 40 в год с дальнейшим увеличением темпов производства.

- Когда планируете выйти на безубыточность?

- В соответствии с планом компании операционная прибыль будет получена уже в следующем году, чистая прибыль в 2015 г., при этом объем выручки составит более \$1,5 млрд. В соответствии с утвержденным бизнес-планом в 2018 г. выручка составит более \$2 млрд.

- На начальном этапе первые самолеты продавались с существенным дисконтом. Как ситуация обстоит сейчас?

- Очевидно, что мы только выходим на рынок. Поэтому для достижения определенного устойчивого положения мы должны предоставлять более конкурентоспособные условия заказчикам, и, конечно, первые продажи на внутреннем рынке велись с существенным дисконтом. Но доля стартовых заказчиков в процессе реализации программы будет сокращаться. Мы планируем выйти на целевую стоимость воздушных судов в ближайшей перспективе, и это положительно повлияет на результаты деятельности компании. Успешность реализации этого проекта, помимо поддержки непосредственно производителя, также зависит от выстраивания эффективной системы по

финансированию продаж. Это элемент общей системы, которая должна быть сформирована в РФ для поддержки экспортных продаж высокотехнологичной и наукоемкой продукции.

- В основном авиакомпании обновляют свой парк с помощью лизинга, но в России он довольно дорог.

- Действительно, в связи с высокой стоимостью фондирования в России (которая составляет более 8%, в то время как за рубежом 3-5%), а также длиной денег (до 12 лет в России до 20 лет на Западе), размер лизинговых ставок неконкурентоспособен. Зарубежные конкуренты предлагают более привлекательные финансовые условия приобретения самолетов, несмотря на их более высокую стоимость. В настоящий момент у нас 179 твердых заказов по всему миру. Сейчас мы совместно с ОАК и с государственными органами работаем над созданием целостной системы поддержки продаж на внутреннем и внешнем рынках, направленной на выравнивание условий с основными конкурентами, которая будет соответствовать нормам ВТО. Это позволит нам не только выполнить программу по поставкам на рынок более 800 ВС, но и создать базу для последующей успешной реализации новых проектов гражданского авиастроения. (Trans-Port.com.ua/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ,_мира))

МИРОВОЙ РЫНОК: АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ ЕВРОПЫ И АЗИИ ОБЪЕДИНИЛИСЬ В ЕДИНОЕ ЕВРАЗИЙСКОЕ ПАРТНЕРСТВО АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ (ЕПАК)

Авиационно-космические кластеры Европы и Азии объединились в единое Евразийское партнерство авиационно-космических кластеров (ЕПАК). Соответствующее соглашение было подписано в ходе авиасалона "МАКС-2013".

Первыми участниками ЕПАК стали кластеры Самарской, Ярославской, Ульяновской, Хабаровской и Новосибирской областей, кластер Жуковского, кластер космических технологий фонда "Сколково", французский кластер "Поль Пегас", германский кластер АСИС. Штаб-квартира партнерства будет располагаться в Москве.

Подписанное на авиасалоне соглашение касается совместной работы кластеров по созданию образовательных программ, научно-техническому сотрудничеству, формированию единой базы знаний и системы поиска партнеров, обмену делегациями на регулярной основе. Кроме того, будет сформировано единое экспертное сообщество для проведения независимых экспертиз инициатив в аэрокосмической отрасли. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://АвиаПорт/Машиностроение_Украины.СНГ,_мира))

ЕВРОПА: РУКОВОДСТВО КОМПАНИИ AIRBUS СЧИТАЕТ,

ЧТО СОЗДАТЕЛИ DREAMLINER ПОСПЕШИЛИ С ВЫВЕДЕНИЕМ САМОЛЕТА НА РЫНОК

Один из топ-менеджеров компании Airbus нанес удар испытывающему в последнее время проблемы самолету Dreamliner, заявив, что самолет, разработанный главным его соперником, очевидно, является ненадежным, и раньше времени выведен на рынок.

"Довольно очевидно, что этот самолет не является надежным и оборудован неотработанными системами", - заявил руководитель управления продаж Airbus Джон Лихи в Гонконге на торжественной церемонии по случаю поставки 1000-го самолета A330 - авиакомпании Cathay Pacific. "Вы можете оставить его у себя в эксплуатации, однако самолет дорого обойдется вам в обслуживании, - сказал Лихи в первом комментарии Airbus по поводу проблем Dreamliner. - Самолет имеет неотработанную архитектуру, которая в конечном итоге будет отработана. Однако это потребует много времени, много средств и много отмененных рейсов, а возможно, и перепроектирования некоторых бортовых систем".

В текущем году самолет Boeing-787 испытал ряд проблем, включая возгорание на борту самолета эфиопской авиакомпании в лондонском аэропорту "Хитроу", произошедшее недавно. Британские авиационные власти обнаружили причину в аварийных маяках Boeing-787, рекомендуя временно не использовать эти устройства.

Dreamliner, в конструкции которого широко используются легкие углеродные композиционные материалы, обеспечивающие снижение расхода топлива, вошел в эксплуатацию в сентябре 2011 г. Однако вскоре Boeing был вынужден выпустить всеобщее распоряжение о приостановке эксплуатации самолета из-за проблем с литий-ионными батареями. Американский авиастроитель не смог определить причину возникшей проблемы, но объявил, что ее повторение исключено на модернизированной батарее.

Тем не менее, после возобновления эксплуатации лайнера разнообразные инциденты с самолетом продолжились. Последний из них случился в прошлый 18 июня, когда Boeing-787 авиакомпании Japan Airlines, вылетевший из Бостона в Токио, возвратился в аэропорт вылета после того, как на приборной панели загорелся индикатор, указывавший на проблему с топливным насосом. ([Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Аех.ru/Машиностроение_Украины.СНГ,_мира))

ЕВРОПА: ЗАКАЗЧИКИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ AIRBUS A350 РАНЬШЕ ОБЪЯВЛЕННОГО СРОКА

Компания Airbus ведет переговоры со стратегическими партнерами о возможности ускорить поставки самолетов A350 и A320 neo. Об этом заявил вице-президент Airbus по продажам в Европе, Азии, Африке Кристофер Бакли на авиакосмическом салоне "МАКС-2013".

Ранее, на авиасалоне Paris Air Show, представители Airbus говорили о том, что начало поставок A320 neo для новых заказчиков намечено на 2020 г., A350 - на 2021 г. "В настоящее время мы ведем переговоры с рядом авиакомпаний и полагаем, что для важных стратегических партнеров поставки могут начаться раньше", - сказал К. Баркли.

Российский покупатель A350 - компания "Аэрофлот" - получит самолеты в конце текущего десятилетия, подтвердил К. Баркли. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://АвиаПорт/Машиностроение_Украины.СНГ,_мира))

ИНДИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ КУПИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ АРАСНЕ В 2013 ГОДУ

Министерство обороны Индии намерено до конца года закупить дополнительное количество ударных вертолетов АН-64Е Арасне в дополнение к 22 таким вертолетам, купленным в 2012 г. за \$1,3 млрд. Как сообщает Defense News, новая партия боевых машин будет куплена для армейской авиации сухопутных войск Индии. Кроме того, Boeing намерен предложить индийскому военному ведомству поставку АН-64Е для новых подразделений горных войск.

Уже купленные в прошлом году вертолеты предназначены для ВВС Индии. Как отмечает издание, новые машины должны быть собраны в соответствии с требованиями сухопутных войск и будут финансироваться отдельной статьей в индийском оборонном бюджете. Сколько именно вертолетов планируется купить для армии, не уточняется.

В середине мая сообщалось, что сухопутные войска Индии подали в Министерство обороны заявку на покупку 22-33 ударных вертолетов АН-64Е. Осенью 2012 г. источники в индийском военном ведомстве сообщали, что для сухопутных войск могут быть закуплены 44 американских вертолета. Процесс согласования покупки дополнительного количества АН-64Е занял так много времени, поскольку против этой сделки выступали ВВС Индии.

Первый контракт на поставку американских вертолетов был подписан весной прошлого года по итогам тендера на поставку 22 ударных вертолетов. ([Аех.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ОАЭ: ADCOM SYSTEMS ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ БОЕВОЙ БЕСПИЛОТНИК

На авиакосмическом салоне "МАКС-2013" крупнейшая группа компаний из Абу-Даби Adcom Systems, специализирующаяся на создании боевых беспилотных летящих аппаратов, и тольяттинское конструкторское бюро "Беркут Аэро" объявили о планах сотрудничества. Adcom Systems планирует создать боевой беспилотный летающий аппарат на базе легкого вертолета "Беркут ВЛ". Об этом сообщает пресс-служба ООО "Беркут Аэро". "На данный момент это наиболее интересное решение на рынке. Вертолет соосной схемы "Беркут ВЛ" оптимален для реализации наших задач по выполнению боевого беспилотника", - отметил генеральный дизайнер и CEO Adcom Systems Али Ал Дхахери.

Дмитрий Румянцев, директор по развитию "Беркут Аэро": "Нам очень лестно, что такая авторитетная компания известная на мировом рынке своими передовыми технологиями выбрала именно нашу разработку".

На первом этапе планируется покупка нескольких экземпляров вертолета для проведения всестороннего изучения летных качеств. Adcom Systems планирует установку на будущие летательные аппараты собственную силовую установку. ([Аех.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

США: BOEING СО УЛУЧШИЛА ГОДОВОЙ ПРОГНОЗ БЛАГОДАРЯ РОСТУ ПРИБЫЛИ

Американский концерн Boeing Co, один из крупнейших мировых производителей авиационной, космической и военной техники, зафиксировал рост чистой прибыли по итогам второго квартала на повышении продаж самолетов и сокращении затрат на производство лайнера 787 Dreamliner, в связи с чем компания улучшила годовой прогноз.

Как сообщается в пресс-релизе Boeing, его чистая прибыль в апреле-июне повысилась до \$1,1 млрд. или \$1,41 на акцию, с \$967 млн. или \$1,27 на акцию, за тот же период прошлого года.

Скорректированная прибыль компании выросла по итогам второго квартала на 13% в годовом выражении до \$1,67 на акцию. Аналитики, опрошенные Bloomberg, прогнозировали этот показатель на уровне \$1,58 на акцию.

Квартальная выручка увеличилась на 9% до \$21,8 млрд. с \$20 млрд.

В 2013 г. компания ожидает скорректированную прибыль в \$6,20-6,40 на акцию, а не \$6,10-6,30, как предполагалось в апреле. Прогноз годовой выручки повышен на \$1 млрд. до \$86 млрд. Аналитики, опрошенные FactSet, ожидают первый показатель на уровне \$6,50 на акцию, второй - \$84 млрд.

За второй квартал Boeing увеличил поставки коммерческих самолетов на 13% до 169 лайнеров, включая 16 самолетов модели 787 Dreamliner. Выручка подразделения Boeing Commercial Airplanes в апреле-июне подскочила на 15% до \$13,6 млрд. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

США: РАЗВОРАЧИВАЮТСЯ РАБОТЫ

ПО ПРОГРАММЕ СОЗДАНИЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО САМОЛЕТА-ЗАПРАВЩИКА KC-46A

В США разворачиваются работы по программе KC-X, предусматривающей создание и серийное производство самолетов-заправщиков нового поколения KC-46A. Компании "Боинг" и BVC завершили первый этап критического анализа проекта CDR (critical design review). Как только этап CDR по программе KC-46 будет завершен, компания "Боинг" приступит к изготовлению опытных самолетов, интеграции применяемых в их конструкции аппаратных и программных средств. Решение о производстве головной партии самолетов (этап "C" программы) планируется принять в третьем квартале 2015 г.

Всего в рамках программы создания перспективного самолета-заправщика для ВВС США планируется изготовить 179 самолетов KC-46A. Первый планер на основе коммерческого самолета 767-2C будет изготовлен в январе 2014 г. Затем он будет оснащен системами топливозаправки и военным оборудованием. В начале 2015 г. планируется выполнить первый полет, а полностью оснащенный самолет-заправщик KC-46A будет передан ВВС США в 2016 г.

При достижении максимального темпа производства "Боинг" планирует ежегодно строить по 15 самолетов KC-46A вплоть до 2027 г.

Командование материально-технического обеспечения ВВС США официально сформировало 1-е подразделение 418-й летно-испытательной эскадрильи FTS (Flight Test Squadron), которая входит в состав 412-го испытательного крыла TW (Test Wing) в Сизэттле (шт. Вашингтон). Новое подразделение будет базироваться в международном аэропорту Кинг Каунти в районе Сиэттла, также известном как Аэродром "Боинга". Аэродром находится рядом с местом будущей сборки самолетов-заправщиков KC-46A в Эверетте.

Работы по программе создания KC-46A будут также обеспечиваться личным составом и материально-техническими средствами базы ВВС Эдвардс (шт. Калифорния), базы ВВС Райт-Паттерсон (шт. Огайо).

В настоящее время "Боинг" имеет контракт на изготовление четырех самолетов-заправщиков по программе KC-X, однако если все опционы контракта будут реализованы, то будет построено 179 самолетов до 2027 г. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

УКРАИНА: КВАДРОЦИКЛЫ МОГУТ ПОЛНОСТЬЮ ИСЧЕЗНУТЬ С АВТОРЫНКА

С 1 сентября вступил в силу закон "Об утилизации транспортных средств", который вызвал большой резонанс в автомобильном бизнесе. Но под "горячую руку" попали не только легковые автомобили, пикапы и грузовики, но и квадроциклы. Притом, исходя из действующих коэффициентов, новые квадроциклы обложат налогом в 4730 грн., а подержанные - 9460 грн. Для некоторых моделей это фактически равноценно уходу с рынка.

Операторы рынка мототехники, которые и являются продавцами квадроциклов, в недоумении. Как сообщили трейдеры, сумма 4730 грн. может стать критичной для ряда позиций такой техники. К примеру, утилизационным сбором будут облагаться даже детские квадроциклы, которые сами по себе стоят несколько тысяч гривен, а прибавка в 4730 грн. сделает торговлю ими экономически бессмысленной.

Опрошенные операторы утверждают, что даже себестоимость утилизации автомобиля и квадроцикла не может быть одинаковой. Квадроцикл не имеет кузова, поэтому средняя масса квадроцикла составляет 120 кг, а средняя масса автомобиля класса "В" с двигателем 1,0-1,5 л составляет 1200 кг. Таким образом квадроцикл имеет в 10 раз меньшую массу, и значит в 10 раз меньшую себестоимость утилизации.

К тому же, выпускают квадроциклы мотоциклетные производители и по конструкции и размерам квадроциклы являются больше мотоциклами, чем автомобилями. И лишь тот факт, что по Таможенной классификации в Украине они относятся к группе 8703 21 ТН ВЭД, где в основном представлены автомобили, сыграл с ними злую шутку. К слову, сами мотоциклы вообще не попали под обложение утилизационным сбором.

Операторы отмечают, что если величина утилизационного сбора для автомобиля составит 4-5%, то в существующих реалиях украинского рынка аналогичный сбор для квадроцикла потянет на 67-117%, т. е. практически увеличит стоимость квадроцикла в два раза. Обойти утилизационный сбор импортеры подобной техники никак не смогут, а собственного полномасштабного производства квадроциклов в стране не существует. В итоге, украинцы могут вообще остаться без квадроциклов, которые с каждым годом все больше завоевывают популярность.

По данным AgroPravda.com такую технику покупают не только для развлечений, но и как транспорт фермеров, охотников, охраны полей и т. д. Парк квадроциклов составляет менее 0,01% от парка автомобилей, поэтому он не является существенной экологической проблемой.

Аналитики уже подсчитали, что из-за двукратного увеличения цены, большинство квадроциклов полностью исчезнет с рынка. В этом случае, украинский бюджет недополучит ежегодно 6 млн. грн. отчислений при таможенном оформлении, и рынок труда потеряет сотни рабочих мест. Заменить же эту технику довольно проблематично, из-за специфики.

Для решения этой проблемы достаточно вывести квадроциклы из группы 8703 21 ТН ВЭД, по которой их классифицирует таможня в настоящее время, так как в этой группе фигурируют исключительно автомобили. Более правильным решением было бы отнести квадроциклы к группе 8703 10 (транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу; автомобили для перевозки игроков в гольф и аналогичные транспортные средства), и вывести группу 87 10 из-под действия утилизационного закона.

По поручению президента сейчас готовятся поправки в утилизационные законы, притом их в Верховную Раду направит и Кабмин и ряд депутатов. Но в существующих редакциях законопроектов, ситуацию с квадроциклами почему-то забыли исправить. В итоге, Украина может вскоре остаться полностью без данного вида транспорта. ([Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» УТВЕРДИЛО НАЗНАЧЕНИЕ ГЕНДИРЕКТОРА И ГЛАВЫ НАБСОВЕТА

Наблюдательный совет ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг Полтавской обл.), единственного в Украине производителя большегрузных автомобилей, утвердил Романа Черняка в должности генерального директора компании, а экс-гендиректора Сергея Сазонова - на пост главы наблюдательного совета.

Согласно сообщению компании в системе раскрытия Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР), такое решение набсовет ПАО "АвтоКрАЗ" принял 28 августа.

В декабре 2012 г. решением набсовета ПАО "АвтоКрАЗ" Р. Черняк, ранее занимавший должность директора Полтавского автоагрегатного завода, был назначен и. о. гендиректора компании "в связи с переходом гендиректора С. Сазонова, занимавшего эту должность с 2004 г., на пост председателя наблюдательного совета ПАО "АвтоКрАЗ".

Собрание акционеров компании 21 марта ввело С. Сазонова в состав набсовета.

АвтоКрАЗ выпускает 33 базовые модели, более 260 модификаций и комплектаций автомобильной техники "КрАЗ" для работы во всех отраслях экономики и Вооруженных силах Украины. Компания в 2012 г. выпустила 899 ед. и реализовала 1038 ед. автомобильной техники, а в январе-июле уменьшила производство на 17,6% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. до 422 автомобилей. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» СОЗДАЛО МАЛОТОННАЖНОЕ ШАССИ С ГАЗОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

ПАО "АвтоКрАЗ" разработан, изготовлен и отправлен под монтаж коммунального оборудования новый автомобильный шасси КрАЗ-Н12.2R колесной формулы 4x2 с высокоэффективным газовым двигателем.

Несомненным преимуществом установки рядного газового двигателя производства Daimler (280 л. с.) - является высокая экономичность, поскольку стоимость газа гораздо ниже стоимости дизельного топлива.

Рекордно низкий даже для европейских моторов уровень эмиссии (Euro-5) определяет предназначение автомобиля: работа в городах в качестве носителя для коммунальных надстроек. КрАЗ-Н12.2R - достойный последователь в эволюционном кременчугском семействе бескапотных грузовиков - выбрал все лучшее, что было ранее создано конструкторами КрАЗа: высокие надежность, эффективность, маневренность, а также эргономичность рабочего места водителя.

На это двухосное шасси можно будет установить более 30 специальных надстроек массой до 10 т для использования в городском цикле. Расширяя модельный ряд новой перспективной техникой, ПАО "АвтоКрАЗ" планирует обеспечить потребность внутреннего рынка в мобильных, малотоннажных специальных автомобилях отечественного производства. Что же касается первого шасси КрАЗ-Н12.2R с газовым двигателем, то на него будет установлено вакуумное подметально-уборочное оборудование. Презентация нового коммунального газового автомобиля состоялась 28 августа в Одессе, на выездной коллегии Министерства регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства под руководством вице-премьера А. Вилкула. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ВСЕУКРАИНСКАЯ АССОЦИАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ИМПОРТЕРОВ И ДИЛЕРОВ (ВААИД) – АВТОМОБИЛЬ ДОЛЖЕН ПРОДАВАТЬСЯ ПО ТОЙ ЦЕНЕ, КОТОРУЮ ДИКТУЕТ РЫНОК

"Введение денежных доплат при покупке отечественных автомобилей - дотация частных предприятий, принадлежащих миллиардерам, за счет госбюджета, т. е. простых украинцев (очередной налог на бедность)".

1. Для десятков миллионов украинцев (особенно пешеходов, не имеющих возможности приобрести автомобиль) непонятно: почему чиновники, вместо того, чтобы финансировать из госбюджета медицину, образование, детей, малоимущих, инвалидов, своевременную выплату зарплат и пенсий, предлагают дотировать частные предприятия украинских миллиардеров.

Дотации предлагают брать из бюджета, бюджет формируется из налогов граждан. Некоторые из граждан, которые будут покупать отечественное авто, будут получать обратно доплату из бюджета за счет неосуществленных соцвыплат. То есть, один украинец будет платить пошлину, акцизный сбор, спецпошлину, утилизационный сбор, НДС за возможность приобрести "иномарку" за заработанные деньги, а другой гражданин, возможно даже не работающий и не уплачивающий налоги, получит доплату при приобретении отечественного авто из бюджета (налогов, уплаченных первым гражданином). Таким образом, налоги, уплаченные десятками миллионов украинцев, пойдут на поддержку и увеличение прибыли частных автосборочных предприятий, принадлежащих украинским миллиардерам.

2. Бюджет уже потерял сотни миллионов от сокращения автоимпорта после введения спецпошлины по инициативе автосборщиков. Бюджет потеряет миллиарды после введения санкций против украинского экспорта (сельскохозяйственной продукции - Турция; уголь, шоколад, стекло, квоты на трубы - Российская Федерация, на очереди - США, ЕС, Япония, Корея, Китай и другие страны) после введения спецпошлины на импорт авто.

А теперь украинские чиновники предлагают выплачивать соответствующим странам ВТО неустойки, компенсации, завышенные пошлины за счет простых украинцев-налогоплательщиков и, дополнительно, за их же счет дотировать частные автосборочные заводы.

3. Автомобиль - не продукт первой необходимости, и поэтому, почему бы чиновникам не инициировать доплаты украинцам, которые не в состоянии купить импортную одежду (костюмы Brioni и Zilli), а покупают украинскую одежду и обувь; не могут себе позволить приобрести импортные деликатесы и покупают украинские продукты.

4. Обычно "в нагрузку" дают тот товар, который плохо продается. Всем известен маркетинговый ход продавцов залежавшегося товара: повысить цену вдвое на 100%, а потом объявить о 50% скидке. После введения в действие инициатив по доплате у автосборочных частных предприятий сразу же возникнет соблазн повысить цены на продукцию, доплаты-скидки будут нивелированы и произойдет простое бюджетное дотирование частных предприятий. Не честнее ли принять закон, по которому 10% бюджета просто без схем будут перечисляться на развитие частных автосборочных предприятий?

5. Предлагаемая схема доплаты покупателю отечественного авто имеет признаки так называемого "отката". В СМИ обвиняют некоторых чиновников в получении "откатов", а в данном случае "откат" предлагают получать украинцам-покупателям, собранных в Украине авто. Жаловались, что чиновники "откаты" гребут - вот получите тоже "откаты".

6. На самом деле, любой товар (в т. ч. авто) должен продаваться по той цене, которую диктует рынок и по которой покупатель готов его покупать.

На самом деле, украинцы готовы бы были покупать отечественные автомобили без всяких скидок и доплат, но только в том случае, если бы в Украине были отечественные автомобили (причем, современные и качественные), а не устаревшие "китайцы" и "корейцы".

Чтобы продать товар - нужно его иметь.

Для того, чтобы увеличить продажи автомобилей, собранных в Украине, вовсе не нужно дотировать частные автосборочные заводы из бюджета, а достаточно лишь:

а) предложить украинцам-покупателям таких авто кредитование не по ставкам коммерческих банков (22-28%), а по учетной ставке Нацбанка Украины (7%), выделив для этого целевые средства на один из госбанков (например Сбербанк);

б) освободить автосборочные предприятия от уплаты налога на прибыль;

в) своевременно компенсировать НДС для автосборщиков (ведь, по сути, возврат НДС - это и есть поддержка отечественного производителя);

г) закупать за бюджетные средства исключительно автомобили, собранные в Украине, ведь почему-то в богатом ЕС полицейские ездят на "Шкодах", а в бедной Украине милиция - на "Фольксвагенах" и "Тойотах". Ведь от того, что чиновник, выйдя из "Мерседеса" в "Бриони", будет стыдить украинцев и призывать поддерживать отечественного производителя, реализация авто укрсборки не увеличится;

д) полностью отменить сбор в Пенсионный фонд и оплату услуг Гаи при покупке и постановке на учет автомобилей, собранных в Украине;

е) создать инвестиционный климат для прихода в Украину сначала инвесторов-предприятий по производству автокомпонентов для дальнейшей локализации автосборки;

Другие методы, в том числе спецпошлина, утилизационный сбор и предлагаемая доплата при покупке украинского авто, будут бесполезны. (Пресс-служба Всеукраинской Ассоциации автомобильных импортеров и дилеров/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «БОГДАН МОТОРС» ЗАВЕРШИЛО I ПОЛУГОДИЕ 2013 ГОДА С УБЫТКОМ

Январь-июнь входящая в корпорацию "Богдан" автомобильная компания "Богдан Моторс" (Киев) закончила с убытком 54,936 млн. грн. Об этом говорится в сообщении компании. В I полугодии компания уменьшила чистый доход на 68,78% или на 1235,63 млн. грн. до 560,935 млн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

2012 г. компания "Богдан Моторс", согласно международным стандартам финансовой отчетности, закончила с убытком 327,132 млн. грн., увеличив чистый доход на 17,37% или на 37,775 млн. до 255,199 млн. грн. по сравнению с 2011 г.

Корпорация "Богдан" создана в феврале 2005 г. 20 предприятиями-производителями и реализаторами автомобильной и автобусной техники. (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ПРОДОЛЖАЕТ ВНЕДРЯТЬ ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ

В рамках внедрения в производство современных энергосберегающих технологий, в сталелитейном цехе ПАО "АвтоКрАЗ" введено в эксплуатацию новое высокоэффективное компрессорное оборудование DVK-60 и DVK-220 производства компании Dalgakiran (Турция), стоимостью более 0,5 млн. грн.

Компания Dalgakiran - международный машиностроительный холдинг, который производит промышленное и энергетическое оборудование.

Производительность компрессорного оборудования: DVK-60 - 8,5 куб. м/мин, DVK-220 - 28,2 куб. м/мин.

Введение в эксплуатацию винтовых компрессоров DVK-60 и DVK-220, взамен подачи сжатого воздуха от турбокомпрессора, позволит без дополнительных энергозатрат обеспечить трехсменную работу сталелитейного цеха и снизить себестоимость выпускаемой этим подразделением продукции. В целом же, оптимизация обеспечения сжатым воздухом сталелитейного цеха позволит сэкономить ПАО "АвтоКрАЗ" до 3 млн. кВт/ч в год (практически в пять раз снизится энергоемкость производства).

Компрессорное оборудование DVK-60/DVK-220 полностью автоматизировано, простое в управлении и обслуживании. Его расчетная окупаемость составляет 2,2 месяца. (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

УКРАИНА: В ЧЕРКАССАХ НАЧАЛОСЬ ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ JAC

Корпорация "Богдан", один из крупнейших отечественных производителей автомобильной техники всех типов, начала полномасштабное производство легковых автомобилей JAC на автозаводе в Черкассах, приступив к выпуску пилотной партии. Как сообщил пресс-секретарь корпорации, первым с конвейера сойдет седан С-класса J5, а в ноябре "Богдан" начнет выпуск еще одной модели - компактного кроссовера S5.

"Безусловно, увеличение объемов производства на автозаводе в Черкассах приведет к увеличению отчислений в бюджеты всех уровней и социальные фонды, а также позволит автопроизводителям предложить более низкие цены на авто для покупателей", - цитирует пресс-секретарь президента корпорации Олега Свиначука.

Согласно прогнозу специалистов компании, с началом серийного производства автомобилей JAC их стоимость для покупателей в среднем удастся снизить на 10 тыс. грн.

"После организации производства на заводе в Черкассах планируется снизить стоимость седана J5 с 104,9 тыс. грн. до 99,9 тыс. грн., а ориентировочная стоимость базовой комплектации кроссовера S5 с началом производства составит порядка 139 тыс. грн.", - уточнил С. Красуля.

Уже на первом этапе корпорация планирует достичь уровня локализации более 50%, что позволит экспортировать авто за пределы Украины, в первую очередь в Россию. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Статистика

УКРАИНА: В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА СНИЖЕН ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В Украину в I полугодии было импортировано 91741 легковой автомобиль на \$1516 млн., что на 14% меньше, чем за соответствующий период 2012 г. Об этом сообщает "Укравтопром".

С января по июнь на территорию Украины было ввезено 170071 автотранспортное средство, таможенная стоимость которых составила \$1,997 млрд. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года общий импорт автотранспортных средств сократился на 0,3%, при этом суммарная таможенная стоимость автомобилей и автобусов снизилась на 12%.

Наибольшее количество автотранспорта на более чем \$1 млрд. было поставлено из Евросоюза - 66% от общего объема импорта за отчетный период.

В структуре импорта первого полугодия наибольшую долю (54%) охватили легковые автомобили.

Основную массу импорта легковых автомобилей составили новые авто - 94,5% от общего объема импорта этого вида автотранспортной техники.

География поставок легковых авто охватила в первом полугодии 56 стран. При этом пять стран лидеров поставок - Россия, ФРГ, КНР, Япония и Корея обеспечили 61% всего импорта.

Коммерческие автомобили заняли вторую позицию с 45% в структуре автоимпорта. Всего с января по июнь в Украину было ввезено 76974 коммерческих автомобиля на \$460,3 млн., что на 25% превзошел аналогичный показатель прошлого года. При этом стоит отметить, что 85% импорта в этом сегменте составляют легкие коммерческие автомобили, которые уже были в эксплуатации.

Основными поставщиками коммерческих иномарок в первом полугодии, что обеспечили 82% всего импорта и 89% импорта секонд-хенда, были ФРГ, Франция и Италия. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Анализ

УКРАИНА: В 2013 ГОДУ РЫНОК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ УПАДЕТ

В 2013 г. украинский рынок легковых автомобилей упадет на 15-20% по сравнению с прошлым годом. "Продажи составят от 180 до 200 тыс. автомобилей (в 2012 г. автопродажи составили 237,6 тыс.) И это оптимистичные прогнозы", - заявил глава правления Porsche Finance Group в Украине Йозеф Граф.

Усугубляют и без того тяжелое из-за кризиса положение отечественного авторынка инициативы власти. 4 июля Верховная Рада приняла закон об утилизации снятых с эксплуатации транспортных средств. Теперь новые машины, привезенные из-за рубежа, будут стоить в среднем на \$1,5-3 тыс. дороже, а поддержанные - на \$3-5 тыс.

Принятие закона об утилизационном сборе - уже вторая плохая новость для импортеров в этом году. В середине апреля была введена спецпошлина на иномарки в

6,46% для автомобилей с объемом двигателя 1-1,5 л и 12,95% на автомобили с объемом двигателя 1,5-2,2 л.

Как отмечает глава Всеукраинской ассоциации автоимпортеров и дилеров (ВААИД) Олег Назаренко, принятие закона об утилизации транспортных средств - следствие того, что "на украинцев не подействовало введение спецпошлин на иномарки". "После того, как были введены спецпошлины, правительство надеялось, что будет ажиотажный спрос на машины украинской сборки. Но этого не произошло, потому власти нашли другой способ - ввели утилизационный сбор, чтоб еще больше повысить цены на иномарки и заставить покупать отечественные авто", - поясняет Назаренко.

Подтверждает слова главы ВААИД и статистика. По предварительным данным ассоциации "Укравтопром", в

июне в Украине было произведено 4,6 тыс. автотранспортных средств, что, хотя и на 27,6% больше, чем в мае, но на 28,5% меньше аналогичного показателя прошлого года.

И импортеры, и эксперты согласны в одном: вступление в силу сначала спецпошлин, а вскоре и утилизационного сбора приведет к долгой стагнации авторынка Украины. "Падение продаж новых автомобилей составит около 10%, отчасти потому, что отечественные производители просто не успеют набрать обороты со своими новыми моделями", - считает старший аналитик ИГ "Арт Капитал" Алексей Андрейченко.

По его словам, в 2014-2015 гг. наиболее вероятный сценарий - умеренный рост не более 10%. "Утилизационный сбор в его существующей форме, когда местным производителям даются преференции, вероятно окажется временной мерой. А специальная пошлина не сможет больше сдерживать рынок, тем более что в 2014-2015 гг. экономика Украины и соответственно доходы населения будут на подъеме", - отметил эксперт.

Подорожание же автомобилей в среднеценовом сегменте может составить 10-12% после всех мер, принимаемых импортерами и производителями автомобилей (например, нивелирование роста цен за счет собственных ресурсов). "При стоимости машины \$10-20 тыс. в наиболее массовом сегменте легковых авто (с объемом двигателя 1,0-2,0 л) утилизационный сбор добавит 5-10% к стоимости (для б/у ситуация еще более серьезная, так как коэффициенты выше). А это очень много, так как в этом сегменте спрос всегда был очень эластичным", - говорит управляющий директор, глава аналитического департамента Dragon Capital Андрей Беспятов.

При этом импортеры не намерены сидеть сложа руки. Они будут стараться защитить свои позиции, оспаривая введение пошлин в суде ВТО. 11 июля Совет по торговле товарами Всемирной торговой организации (ВТО) рассмотрел претензии других стран к Украине. Япония, в частности, сделала заявление в отношении введенных Киевом пошлин на импорт автомобилей. Также импортеры могут оказывать давление на Украину через дипломатические связи стран производителей, которые могут требовать введения компенсационных пошлин по другим группам товаров.

"Одобрённые парламентом законы о введении утилизационного сбора на автомобили не только ударят по бюджетам сотен тысяч украинских семей, но и нарушают взятые на себя Украиной обязательства в рамках вступления в ВТО и могут вызвать обратные санкции по отношению к украинскому экспорту. Такие шаги могут стать новой дополнительной преградой для подписания соглашения об ассоциации с ЕС", - считает бывший министр финансов Виктор Пинзеник.

Однако, скорее всего, иностранные производители (в первую очередь китайские и корейские, а также российские) постараются договориться с четверкой (ЗАЗ, "Богдан", "Еврокар" и КрАСЗ) о сборке наиболее популярных моделей на украинских мощностях, так как это становится выгодно. "Но в эту "лазейку" часть иностранных производителей не смогут, а некоторые и не захотят "влезать". Поэтому возможно, что начнется серия расследований в рамках ВТО или просто страны будут вводить встречные запреты/ограничения на импорт продукции из Украины. А это реально", - отмечает Беспятов.

Остается открытым и другой вопрос: кто, как и где будут утилизировать автомобили. Ранее президент "УкрАвто" Т. Васада заявлял, что для строительства одного утилизационного центра необходимо 7 млн. евро. "И эти средства должны инвестировать отечественные и зарубежные производители", - считает Васада.

Если учесть, что в Украине ежегодно подлежит утилизации около 100 тыс. авто, трудно представить, сколько таких центров необходимо и как скоро они будут построены.

Однако пока никаких заявлений о строительстве утилизационных центров со стороны правительства не было.

"Только лишь введение утилизационного сбора даст ничтожно малый эффект, если при этом не будет четкой стратегии, каким образом эти средства будут использованы. Существует ли действительно такая стратегия и что она из себя представляет - пока неизвестно", - говорит глава правления Porsche Finance Group.

Глава ВААИД вообще считает, что утилизация старых автомобилей будет проходить и вовсе без строительства каких-либо комплексов. "Их просто будут отвозить в Одесский морпорт и отправлять за границу Украины", - считает Назаренко. (Дело/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

СНГ: БЕЛАРУСЬ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ КООПЕРАЦИОННЫЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ С РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТЬЮ

Беларусь будет развивать кооперационные машиностроительные проекты с Рязанской областью. Об этом заявил чрезвычайный и полномочный посол Беларуси в России Игорь Петришенко, посещая ООО "Рязань МАЗ сервис".

В регионе уже реализован кооперационный проект по выпуску мусоровозов на базе шасси Минского автомобильного завода. В настоящее время детально прорабатывается идея о создании в новой особой экономической зоне "Рязань" совместного с ОАО "МАЗ" предприятия по производству автобусов на газомоторном топливе.

Игорь Петришенко отметил, что его посещение ООО "Рязань МАЗ сервис" обусловлено проводимой МИД Беларуси системной работой по координации товаропроводящей сети. "Нам важны замечания и предложения по выпускаемой в Беларуси технике с точки зрения покупателей, - подчеркнул он. - Чтобы наша техника оставалась конкурентоспособной, все пожелания будут обобщены и переданы руководству МАЗа". "Одно из основных предложений - чтобы на нашей площадке была представлена не только грузовая, но и пассажирская техника", - сказал в свою очередь генеральный директор ООО "Рязань МАЗ сервис" Дмитрий Волчков. Это пожелание может быть реализовано в ближайшее время. Игорь Петришенко сообщил, что с губернатором Рязанской области уже достигнута соответствующая договоренность.

Гендиректор также рассказал, что грузовики марки "МАЗ" пользуются устойчивым спросом в регионе. "Есть и перспективы для роста, поэтому мы расширяем сервисные и складские площади, действующих площадей уже не хватает, - заметил он. - В 2012 г. нами было продано 800 единиц техники, в этом году планируется рост продаж в пределах 10-12%". (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КАЗАХСТАН: АВТОМОБИЛИ LADA В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА ЗАНЯЛИ 35% РЫНКА

Лидером продаж новых авто в Казахстане является Lada, продавшая 24173 авто или 35,14% от всех продаж новых автомобилей в РК. На втором месте по результатам 6 месяцев находится Uz-Daewoo - 5720 авто. Третье место у KIA - 5597 авто. Hyundai на 4-м месте с 5210 проданных авто. Toyota по результатам полугодия на 5-м месте - 4725 авто.

На 6-м месте, находится бренд Chevrolet, с продажами в 4452 авто. GAZ стабильно занимает 7-е место в общей таблице брендов и лидирует в сегменте коммерческой техники, результаты полугодия - 3170 авто. На 8-й строке Nissan - 2785 авто. Renault на 9-м месте - 1856 проданных авто. Замыкает десятку популярных брендов UAZ - 1755 проданных

за полгода авто. В число проданных марками авто входят как легковые так и коммерческие машины.

Доля импорта среди проданных новых автомобилей за первое полугодие составила 79%, доля автомобилей местной сборки 21% (54263 и 14487 единиц, соответственно), по странам-производителям на внутреннем рынке казахстанские сборщики прочно заняли второе место после России. Среди стран-производителей автомобилей лидирует Россия. А вот японские производители уменьшили долю на 4% - теперь это 9% от продаж на рынке. Незначительно вырос импорт продукции UZ-Daewoo и заметно увеличилась доля Объединенного королевства от 0,8% в первом полугодии 2012г. до 3,2%. Итоги продаж автомобилей отечественной сборки за первое полугодие показали рост на 83% по отношению к аналогичному периоду 2012 г. - 14487 ед. против 7911 в первом полугодии прошлого года, доля продаж среди стран-производителей на внутреннем рынке составляет 21%.

Тройка лидеров среди легковых автомобилей, произведенных в Казахстане, по продажам первого полугодия обеспечила 48% от продаж всех пассажирских автомобилей собранных в РК, это ChevroletCruze, ZAZ Chance. В бюджетном диапазоне цен (\$10-15 тыс.) модель ZAZ Chance удерживает верхнюю строку - 1100 проданных авто. В следующем ценовом диапазоне - \$15-20 тыс. на первой позиции - ChevroletAveoNew (514 ед., 7% доли). В диапазоне \$20-25 тыс. продажи модели ChevroletCruze остаются на первой строчке (доля среди местных легковых - 21%, количественный рост продаж составил 123%) с результатами первого полугодия 1524 единиц. В диапазоне \$25-40 тыс. среди отечественных пассажирских автомобилей на первой строке SkodaOctavia - 578 авто, сейчас доля ее продаж составляет 7,9%. Диапазон \$40-60 тыс. представляет единственная модель - это KIA Cadenza (40 единиц с начала года).

В премиум классе казахстанского производства всего 2 модели: на первой строке SsangYongChairman - 24 единиц этой модели было продано с начала года. В этом же классе на втором месте - KIA Quoris (4 ед. за первое полугодие).

В первом полугодии продажи легковых автомобилей в РК составили 64% от всех новых.

Первая строка по количеству продаж полугодия принадлежит классу В с ростом на 85,4% по отношению к первым полугодием прошлого года. На втором месте таблицы классов - класс С, здесь большая часть продаж представлена продажами модели DaewooNexia. Рост зафиксирован в классе А: здесь с начала года продано в 3 раза больше автомобилей, чем за тот же период прошлого года (2042 ед. против 629). На 70% успех этого класса определяют продажи малолитражки DaewooMatiz. В классе Е также заметен рост активных продаж, здесь 70% продаж принадлежит Toyota-Camry. Аутсайдером по классам легковых автомобилей можно считать класс D (Largercars) - продажи здесь не только не выросли, а упали почти на 4%.

В сегменте внедорожников по итогам первого полугодия более всего выросли продажи компактных SUV - в 2,3 раза по сравнению с первым полугодием прошлого года. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ УДЕРЖАТЬ АВТОРЫНОК НА УРОВНЕ 2012 ГОДА С ПОМОЩЬЮ ЛЬГОТНЫХ КРЕДИТОВ

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации ожидает снижения темпов роста автомобильного рынка в 2013 г. на 2-4%, но надеется поддержать его с помощью программы льготного автокредитования, финансируемой из российского бюджета. Об этом 22 июля заявил замглавы Минпромторга Алексей Рахманов, передает Reuters.

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в прошлом году авторынок РФ полностью восстановился после кризиса, достигнув объема 2,935 млн. автомобилей с ростом на 10,6% по сравнению с 2011 г., однако под конец года его рост прекратился, а по итогам первого полугодия этого года продажи снизились уже на 6% до 1,3 млн. шт. "В 2013 г. мы будем видеть два, может быть, четыре процента падения рынка суммарно, - сказал Рахманов. - Такое ощущение, что все будет хорошо, если мы останемся в параметрах прошлого года". Со слов чиновника, уровень продаж может поднять программа льготного кредитования.

В начале лета Минпромторг предложил правительству субсидировать из бюджета РФ 2/3 процентной ставки по автокредитам для покупателей любых автомобилей стоимостью до 750 тыс. руб. Ставка рефинансирования ЦБ РФ составляет сейчас 8,25%, то есть скидка от банковской ставки по автокредиту составит 5,5%. Программа уже работает: первый льготный автокредит был выдан 19 июля в Башкирии, сказал Рахманов. АЕБ, ведущая статистику авторынка, прогнозировала продажи в 2013 г. на уровне 2,8 млн. автомобилей, что предполагает снижение рынка на 5% по сравнению с прошлым годом.

РФ уже использовала программу льготного автокредитования в 2010 г. для поддержки авторынка и автопрома в кризис: тогда по такой же льготной ставке можно было купить российский автомобиль стоимостью до 600 тыс. руб. По словам Рахманова, в новой программе, которая рассчитана в том числе и на покупку импортных машин, будут участвовать Сбербанк, "Газпромбанк", "ВТБ 24", "Россельхозбанк", "Юникредит", "Райффайзенбанк" и, возможно, другие крупные банки. Доля продаж автомобилей в кредит в первом полугодии сократилась до 27,5% с 43%, что свидетельствует о стагнации рынка, сказал Рахманов, но Минпромторг надеется, что она вырастет по итогам года до 44-47%, в том числе и за счет программы льготного кредитования.

В профильном ведомстве рассчитывают, что программа, которая будет действовать как минимум во втором полугодии этого и в первом полугодии 2014 г., поможет продать около 200 тыс. автомобилей, при этом 116 тыс. из них будут "чистой добавкой к рынку", то есть машины, которые не были бы проданы, если бы не льготная ставка. Стоимость программы в Минпромторге оценить затруднились, рассчитывая, что ведомству удастся уговорить Минфин продлить ее, выделив дополнительные деньги. Ранее российские СМИ сообщали, что одобренный на 2013 г. лимит предусматривает финансирование программы в 12,7 млрд. руб. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА ПОЯВЯТСЯ СЕРИЙНЫЕ Е-МОБИЛИ

В 2015 г. на заводе под Санкт-Петербургом стартует серийное производство е-мобиля, сообщил автор нашумевшего российского проекта "Е-мобиль", 48-летний бизнесмен и политик, миллиардер Михаил Прохоров на пресс-конференции в Ростове-на-Дону. С его возможностями и достижимы и не такие чудеса. Мощность будущего производства от 30 до 40 тыс. е-мобилей в год. Президент группы "ОНЭКСИМ", владеющей 51% предприятия "е-Авто" не исключает, что в будущем новинку начнут выпускать и в других регионах страны, к примеру, на ТагАЗе. Проект стартовал три года назад, этим летом е-мобиль показали на петербургском экономическом форуме в деле. Прохоров и компания ездили на нем по северной столице. Из-за российских климатических условий конструкторы снабдили е-мобиль полным приводом и большим клиренсом. Задние стекла не опускаются, зато есть форточки. У создателей возникли проблемы с запаской и газовым баллоном, которые не поместились в багажник. Поэтому решили создать 2 версии: в однотопливном исполнении с запасным колесом и в двухтопливном - уже без колеса. (Информинг/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЧИСТЫЙ УБЫТОК ОАО «АВТОВАЗ» В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА ВЫРОС

Чистый убыток ОАО "АвтоВАЗ" по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в первом полугодии увеличился в 8 раз по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 3726 млн. руб., говорится в материалах компании.

Выручка АвтоВАЗа по РСБУ в первом полугодии снизилась на 3,8% по сравнению с первым полугодием 2012 г. и составила 81416 млн. руб. Валовая прибыль АвтоВАЗа за отчетный период составила 4760 млн. руб. (-42% к первому полугодю 2012 г.), убыток от продаж - 1928 млн. руб. против прибыли годом ранее в 1212 млн. руб., убыток до налогообложения - 4648 млн. руб. (вырос в 16,2 раза).

ОАО "АвтоВАЗ" (Тольятти) зарегистрировано 5 января 1993 г. В настоящее время совместному предприятию (СП) госкорпорации "Ростех" и концерна Renault-Nissan - Alliance Rostec Auto B.V принадлежит 74,5% акций АвтоВАЗа. Акции были консолидированы в рамках стратегии передачи контроля над АвтоВАЗом до 2014 г. франко-японскому альянсу Renault-Nissan, которому будет принадлежать 67,13% капитала СП. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: RENAULT SA ЗАНЯЛ ОАО «АВТОВАЗ» 52 МЛН. ЕВРО

Французский автопроизводитель Renault предоставил АвтоВАЗу займ в 52 млн. евро. Срок займа - 10 лет. Средства направят на дальнейшее финансирование инвестиционной программы российской компании, в частности для продолжения реализации проекта ВО.

Группа Renault в первом полугодии зафиксировала чистый убыток от участия в ОАО "АвтоВАЗ" в 10 млн. евро. Такие данные содержатся в финансовом отчете Renault.

В расчете своей доли в результатах АвтоВАЗа Renault исходила из 25%-ной доли участия в капитале российской компании. Таким образом, чистый убыток АвтоВАЗа по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) за четвертый квартал 2012 г. - первый квартал 2013 г. может быть оценен в 40 млн. евро. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ООО «ЗИЛАВТОТЕХНОЛОГИЯ» РАЗРАБОТАЛО ПРОТОТИП ШАССИ ДЛЯ КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Новая модификация шасси ЗИЛ-4329В3 с раздаточной коробкой может устойчиво двигаться с минимальной скоростью 2 км/ч. Благодаря этой доработке шасси может найти широкое применение в коммунальном хозяйстве.

Отличительная черта ЗИЛ-4329В3, выбранного в качестве основы для разработки прототипа - оснащение кабиной Sinotruk. Она более компактна по сравнению с кабиной производства ЗИЛа, благодаря чему на этом шасси удастся разместить крупногабаритные настройки. Изюминка разработки - интеграция раздаточной коробки от ЗИЛ-131, адаптированной для установки на этом шасси. Для ее монтажа потребовалось "разрезать" карданный вал. При этом все необходимые для такой модернизации запчасти, включая два коротких кардана, удалось подобрать от других моделей "ЗИЛ". Благодаря интеграции раздаточной коробки минимальная устойчивая скорость движения автомобиля снизилась до 2 км/ч. Еще одна интересная особенность разработки - возможность отбора мощности от раздаточной коробки, поскольку передний ее фланец не используется в приводе колес. К нему можно подключить дополнительное оборудование, например насос, причем такая схема наиболее технологически проста и экономична.

Характеристики нового шасси позволяют использовать его для производства широкого спектра спецтехники коммунального направления, эксплуатация которой предполагает необходимость движения с малыми скоростями, например, вакуумных уборочных машин. Благодаря компактным габаритам автомобиль удобно использовать в центральной части городов. Кроме того, немаловажное преимущество новой разработки - более низкая по сравнению с основным конкурентами цена приобретения и стоимость владения. (Пресс-служба ООО "ЗИЛАвтоТехнология"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КАМАЗ» ВЫПУСТИТ ТЯГАЧ С КАБИНОЙ ОТ MERCEDES-BENZ

В сентябре КАМАЗ начал выпускать новые тягачи серии 5490. Как сообщил представитель компании, потребителю нужен грузовик, созданный на современных технологиях, потенциал которых позволит развивать новое семейство автомобилей на многие годы вперед. Уже известно, что кабина новинки сконструирована на основе кабины Mercedes-Benz Axor. За водительским и пассажирским креслами установили два спальных места, а сиденья получили пневмостему. Кабину оснащают кондиционером, круиз-контролем, электронными стеклоподъемниками и регулируемой рулевой колонкой. Автомобиль получил 6-цилиндровый двигатель Mercedes-Benz мощностью 428 л. с. Агрегат работает в паре с 16-ступенчатой коробкой передач ZF. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

РОССИЯ: ПРОИЗВОДСТВО ИНОСТРАННЫХ АВТОБУСОВ В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛО

По данным "АСМ-холдинга" выпуск автобусов в России в январе-июле снизился на 2,6% к АППГ.

Производство автобусов, включая микроавтобусы и вахтовые автобусы на шасси грузовиков в России за семь месяцев составило 29,1 тыс. единиц. В общем объеме выпущенных в стране автобусов российские модели составляли 22,4 тыс. ед. (-10,8%), а иномарки - 6,7 тыс. ед. (+40,6%). (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ПРОДАЖИ АВТОБУСОВ ЗА СЕМЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА УПАЛИ

Аналитики "АСМ-холдинга" констатируют, что продажи автобусов в России за семь месяцев упали на 17,2% по отношению к тому же периоду 2012 г. Всего в январе-июле было продано 31,5 тыс. машин. Доминировали на рынке отечественные автобусы - 20,6 тыс. ед. или 65,3% от общего объема продаж. На втором месте автобусы иностранных марок, собранные в России, на долю которых пришлось 6,7 тыс. реализованных машин или 21,3%. Сегменты нового и подержанного импорта составили 4,1 тыс. ед. или 12,9% и 0,1 тыс. ед. или 0,5% соответственно. (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: С НАЧАЛА 2013 ГОДА ПОТЕРЯНА ПЯТАЯ ЧАСТЬ РЫНКА ГРУЗОВИКОВ

Аналитики "АСМ-холдинга" сообщили, что продажи грузовых автомобилей в России сократились за 7 месяцев на 18,0% по отношению к семи месяцам 2012 г. С начала года страна уже потеряла почти пятую часть этого рынка.

Российские продажи грузовиков в январе-июле составили 165,8 тыс. ед. Наибольшая доля рынка осталась за российскими автомобилями - 83,8 тыс. ед. или 50,5%. Иномарок российской сборки продано 14,9 тыс. ед. или 9% рынка. Продажи новых и подержанных импортных грузовиков составили 62,1 тыс. ед. или 37,5% и 5 тыс. ед. или 3% соответственно. (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика**РОССИЯ: ПАДЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
В 2013 ГОДУ СДЕРЖИВАЕТ ИНОСТРАННЫЙ АВТОПРОМ**

По данным "АСМ-холдинга", производство легковых автомобилей в стране за семь месяцев составило в годовом исчислении 1075,1 тыс. ед., что на 3,3% ниже аналогичного показателя в прошлом году.

Аналитики отмечают, что при этом выпуск российских моделей рухнул на 15,3% до 300,1 тыс. ед. Падение производства в целом по стране сегодня сдерживает только иностранный автопром, нарастивший выпуск за 7 месяцев на 2,3% до 775,0 тыс. ед. ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В 2013 ГОДУ ВЫРОС СПРОС НА ДОРОГИЕ АВТОМОБИЛИ

Продажи автомобилей стоимостью до \$15 тыс., представляющих основной сегмент рынка, сократились в России за 7 месяцев почти на 20%, приводит РБК данные "Автостата".

Лидером рынка стал сегмент автомобилей со стоимостью \$15-25 тыс., который сократился вместе с рынком - на 6,9%. При этом продажи автомобилей стоимостью \$25-35 тыс. увеличились на 16%.

По словам директора аналитического агентства "Автостат" Сергея Целикова, последний сегмент растет за счет увеличившихся продаж сегмента SUV, в который входят Toyota RAV4, Kia Sportage, Hyundai ix35 и Volkswagen Tiguan.

Продажи премиум-сегмента (автомобили стоимостью \$35-50 тыс.) за семь месяцев увеличились на 5,7%. Как говорится в сообщении агентства, для россиян стали привлекательнее Subaru Forester, BMW X1, BMW 1 и 3-Series, Mercedes-Benz C-Class и подобные автомобили.

По итогам первого полугодия средневзвешенная цена нового легкового автомобиля в России составила \$28160, что почти на \$9 тыс. больше, чем по итогам 2007 г. Увеличение цен связано не только с изменением структуры рынка, но и ростом стоимости самих автомобилей. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**ПРОГНОЗ: МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ
ЖДЕТ ПАДЕНИЯ АВТОПРОИЗВОДСТВА В 2014 ГОДУ**

Минэкономразвития ждет падения производства в российском автопроме в следующем году, сообщает "РИА Новости", ссылаясь на слова замглавы ведомства Андрея Клепача. "Есть риски, что в автомобилестроении стагнация и даже спад могут повториться в 2014 г., особенно если мы не выстроим схему адаптации к новым правилам, связанным с утилизационным сбором", - пояснил Клепач.

Пока Минэкономразвития не закладывает спада в автомобилестроении в прогнозы, сохраняя надежду, что спад в производстве легковых автомобилей завершится в августе, а в производстве грузовиков может продолжиться.

Производство легковых автомобилей в РФ в январе-июле сократилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,6%. Объем производства составил 1,1 млн. экземпляров, сообщается в материалах Федеральной службы государственной статистики (Росстат). Производство грузовых автомобилей снизилось на 6,8% до 109 тыс. Производство автобусов снизилось на 3,2% до 28,9 тыс., а троллейбусов при этом выросло в 2,9 раза до 279 штук.

В июле производство легковых автомобилей сократилось по сравнению с тем же периодом прошлого года на 2,1%, грузовых автомобилей - на 18,9%, автобусов - на 5,5%, троллейбусов - выросло в 2,3 раза. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ПРОГНОЗ: К 2020 ГОДУ РОССИЯ ВОЙДЕТ В ТОП-5 МИРОВЫХ АВТОДЕРЖАВ

Несмотря на шаткое положение российского автопрома, директор московского офиса BCG Стефан Мауэрер видит в нем огромный потенциал и прочит России будущее автомобильной державы. Вместе с коллегами по The Boston Consulting Group (BCG) он провел исследование, по результатам которого пришел к выводу: "К 2020 г. внутренний объем продаж авто достигнет 4,4 млн. единиц в год, что позволит России стать крупнейшей в Европе страной по объемам авторынга и пятой - в мире". Стефан Мауэрер хорошо знаком с проблемами российского автопрома. Будучи главой BCG, он тесно сотрудничает со многими автоконcernами и часто исследует этот рынок. Последняя их работа дает повод для оптимизма. Аналитики прогнозируют ежегодный рост продаж на внутреннем рынке России в среднем на 6%, что позволит к 2020 г. довести годовой объем продаж до 4,4 млн. авто. Таким образом, Россия превратится в крупнейший автомобильный рынок Европы (обогнав Германию) и займет пятое место в мире (после Китая, США, Индии и Бразилии). Сейчас Россия занимает седьмую строчку в этом рейтинге.

Выводы авторов исследования основаны на успехе прошлого года, когда России удалось восстановить докризисные объемы продаж (в 2012 г. было продано 2,9 млн. машин, тогда как в 2009 г. - 1,5 млн.) и получить инвестиции в обновление производственных мощностей - \$10 млрд. Изменения в лучшую сторону налицо, считает Стефан Мауэрер, приводя в пример слова одного знакомого гендиректора местного автоконcernа: "У нас в 95% случаев ремонт автомашины производится сразу, а в 98% случаев поставки запчастей занимают не более одного дня - наши международные конкуренты могут только мечтать об этом".

Учитывая планы международных и отечественных автопроизводителей по строительству и расширению существующих мощностей, уже к 2016 г. объем производства авто в России достигнет примерно 3,3 млн. единиц в год (в 2012г. - 2,3 млн.), причем 50% из них будет выпущено на новых заводах, следует из отчета BCG. "К 2020 г. Россия все еще останется чистым импортером автомобилей, но продемонстрирует при этом значительный рост экспорта за счет мировых автоконcernов", - считают аналитики. Но они же признаются, что их прогнозы могут не оправдаться из-за высокого уровня волатильности автопромышленности и огромных затрат на логистические услуги и энергоресурсы.

На АвтоВАЗе допускают, что России удастся достигнуть к 2020 г. прогнозируемого BCG объема продаж. "Уровень автомобилизации в России пока еще низок: на тысячу человек приходится 300 автомобилей, тогда как в Европе - 500, а в США - 800", - констатирует руководитель пресс-службы автоконcernа Игорь Буренков. Автомобильный рынок России растет, однако его дальнейший успех будет зависеть от экономической ситуации и покупательной способности населения, отмечает он.

Прогнозы о том, что Россия обгонит Германию по объемам продаж, звучали и ранее, и они были вполне реалистичны до начала замедления темпов роста отечественного авторынга во втором полугодии 2012 г., сообщили в Peugeot Citroen. Но негативная динамика в 2013 г. заставила пересмотреть эти прогнозы, и теперь все зависит от того, насколько быстро будет преодолен сегодняшний спад.



* - Пассажирские и легкие коммерческие автомобили весом менее 3,5 т; ** - прогноз.
 Источник: Global Insight; анализ BCG. (РБК daily/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: ПО ИТОГАМ II КВАРТАЛА 2013 ГОДА СМЕНИЛСЯ ЛИДЕР В РЕЙТИНГЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

General Motors по итогам второго квартала продала 2,49 млн. автомобилей. Об этом сообщается в финансовом отчете американской компании. Таким образом, GM впервые за шесть кварталов обошла по продажам давнего конкурента Toyota, которая за апрель-июнь продала 2,48 млн. автомобилей. Тем не менее японская компания остается лидером по итогам полугодия с показателем в 4,91 млн. машин, тогда как продажи GM за шесть месяцев составляют 4,85 млн. автомобилей. Третью строчку занимает Volkswagen с показателем в 4,7 млн. машин.

Прибыль General Motors во втором квартале составила \$1,2 млрд., тогда как годом ранее компания заработала \$1,5 млрд. Выручка выросла с \$37,6 млрд. до \$39,1 млрд.

Toyota лишила GM звания крупнейшего автопроизводителя в 2008 г., когда американская компания оказалась в сложном финансовом состоянии из-за кризиса. В 2011 г. японская компания лишилась первого места после землетрясения и наводнения в Таиланде - стихийные бедствия оказали негативное влияние на бизнес в азиатской стране. Toyota вернула себе звание крупнейшего автопроизводителя в 2012 г. (Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: FORD MOTOR СО ПЕРЕНЕС ЗАВОД ИЗ ВЕЛИКОБРИТАНИИ В ТУРЦИЮ

Ford окончательно принял решение о переносе завода по сборке автомобилей из Великобритании в Турцию, в местечко неподалеку от Стамбула. 25 июля с конвейера сошла последняя модель, выпущенная в Англии.

Такое решение было принято в связи с тем, что производство в Турции значительно дешевле, чем в Западной Европе. На заводе в Великобритании, который существовал уже 40 лет, работало около 500 сотрудников. Тем, кто не согласился переехать вслед за производством, пришлось либо увольняться по собственному желанию, либо выходить на досрочную пенсию.

Такая ситуация не всем работникам пришлась по душе. "Я без работы. Говорят, что это увольнение по собственному желанию, но я не могу сказать, что это добровольно", - так комментируют происходящее некоторые сотрудники. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЕВРОПА: MERCEDES-BENZ МОЖЕТ СТАТЬ СОВЛАДЕЛЬЦЕМ ASTON MARTIN

Компания Aston Martin положила конец слухам, официально объявив, что партнером британского производителя спорткаров станет Mercedes в лице подразделения AMG. Две компании подписали протокол о намерениях, а полноценный договор будет заключен до конца года.

Согласно зафиксированным намерениям, британцы получают доступ к технологиям, разработанным в AMG. Инженеров Aston Martin в первую очередь интересует электроника, а также возможность поучаствовать в создании новых 8-цилиндровых двигателей, которые в будущем могли бы устанавливаться и на мощные автомобили марки Mercedes-Benz, и на суперкары Aston Martin.

Расплатиться за немецкие технологии британцы планируют акциями: после подписания полноценного договора в распоряжение концерна Daimler перейдут до 5% акций Aston Martin.

Руководство Aston Martin особо оговорило, что сотрудничество с AMG не повлияет на независимость британской марки. Иэн Майнاردс, директор Aston Martin по развитию заявил, что бренд "сохранит независимость и уникальность характера, которые были оплотом Aston Martin на протяжении всех 100 лет истории". Прочие подробности соглашения двух производителей представители компаний пообещали огласить позже. (Автосвети/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ВНЕДОРОЖНИК ОТ BENTLEY MOTORS LTD. ПОЙДЕТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Крупнейший европейский автопроизводитель Volkswagen AG дал добро на пуск в серию люксового внедорожника под маркой Bentley. Эту информацию подтвердили в российском представительстве компании. На развитие бренда в целом и пуск производства внедорожников в частности планируется потратить около \$1,23 млрд. "Группа Volkswagen верит в потенциал индустриального производства в Великобритании. Поклонники Bentley по всему миру с нетерпением ждут выпуска первого внедорожника марки. Вместе мы сделаем новую модель еще одной настоящей Bentley с присущей ей мощностью, эксклюзивностью и успешностью", - так прокомментировал событие Мартин Винтеркорн, председатель правления Volkswagen Group.

Внедорожник Bentley выйдет на рынок через три года, он должен стать самым мощным и дорогим во всем мире из класса SUV. Стартовая цена автомобиля названа в районе \$240000. Как сообщалось ранее, новый Bentley получит общую платформу с Audi Q7 и Porsche Cayenne следующего поколения и будет собираться в Европе.

Мировая премьера первого внедорожника Bentley состоялась на автосалоне в Женеве в марте 2012 г. Новинка была встречена очень прохладно, и многие СМИ нарекли ее самым уродливым внедорожником мира. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: «РЕНДЖ РОВЕР» ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОЛУЧИЛ НАИВЫСШУЮ ОЦЕНКУ APEAL

Эксперты американской компанией JD Power признали внедорожник "Рендж Ровер" наилучшим в своем сегменте и в сравнении с остальными моделями, представленными в 2013 г. по эксплуатационным характеристикам, исполнению и дизайну. Впервые в истории автомобилю премиум-класса удалось добиться таких высоких результатов.

"Рендж Ровер" в 2010 г. и 2011 г. тоже выходил победителем в номинации внедорожник премиум-класса. По общим показателям бренд "Ленд Ровер" занял 4-е место, переместившись в рейтинге на 2 строчки вверх, в сравнении с АППГ.

Первое место по результатам исследования APEAL компании J.D. Power за 2013 г. стало невероятным достижением четвертого поколения внедорожника "Рендж Ровер". Благодаря инвестициям в инновационные разработки и инженерному мастерству специалистов "Ленд Ровера", удалось создать самый изысканный и функциональный "Рендж Ровер" за всю историю бренда, отметил президент "Ленд Ровера" в Северной Америке Ким Маккаллоу.

Более мощная и легкая модель "Рендж Ровера" 2013 г. представляет уже 4-е поколение внедорожника и разработана с нуля. Она несет дух инноваций и классический дизайн оригинальной модели, которая 40 лет назад изменила автомобильный мир. После премьеры в октябре прошлого года внедорожник с полностью алюминиевым кузовом, ставший на 420 кг легче предшественника, получил уже два десятка наград по всему миру.

В этом году исследование APEAL, отражающее результаты пуска новых моделей на рынок, полностью обновлено для получения более точных сведений по автомобилям, новым технологиям и дополнительным опциям. Владельцы оценивали модели по 77 показателям по 1000-балльной шкале. В опросе приняли участие 83 тыс. владельцев машин 2013 г., оценивших первые 90 дней езды. (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: BMW AG ГОТОВИТ ДОСТУПНЫЙ РОДСТЕР BMW Z2

BMW заявила о намерении выпустить компактное купе на новой переднеприводной платформе. Компактный родстер BMW Z2 будет построен на новой переднеприводной платформе UKL1, которую сначала получит Mini Cooper следующего поколения, далее - пятидверка BMW 1 GT, а еще позже - паркетник X1 следующего поколения и его сородич X2. По предварительной информации, в BMW готовят родстер Z2, который станет идеологическим преемником старой модели Z3, снятой с производства в 2002 г. Компактный Z2 будет воспроизводить по габаритам Z3, но иметь при этом привод на передние колеса.

На Z2 будут устанавливаться трех- и четырехцилиндровые дизели и бензиновые двигатели BMW. Наиболее мощная версия мотора из этих линеек развивает мощность до 300 л. с. Отдельный интерес вызывает прогнозируемая цена Z2. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ GUMPERT SPORTWAGENMANUFAKTUR ОБАНКРОТИЛСЯ

Компания Gumpert, производившая спорткары Apollo, признана банкротом. Инвестор, который весной согласился вложить деньги в новую модель Apollo, отказался платить. Производство прекращено, уволены последние сотрудники. Задолженность компании составляет 1,7 млн. евро.

Gumpert - не единственный обанкротившийся за последнее время в Германии мелкосерийный автопроизводитель. Производитель спортивных автомобилей Wiesmann, который испытывает серьезные финансовые проблемы, начал процедуру банкротства. По сообщениям немецких СМИ, осталось только получить подтверждение неплатежеспособности по активам. Ранее процедуру банкротства объявили Artega и Melkus. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: «ФОЛЬКСВАГЕН ПАССАТ» ОТМЕТИЛ 40-ЛЕТИЕ

"Фольксваген" отметил 40-летие одного из самых популярных в мире автомобилей продаж 20 млн. "Пассатов".

Премьера "Пассата" прошла в мае 1973 г., и с тех самых пор удачная модель продолжает победное шествие по миру. Разработчик Джорджо Джуджаро попал точно в яблочко, создав идеальный семейный автомобиль для среднего класса. Продажи культовой новинки стартовали ровно месяц спустя после удачного дебюта и сразу же возглавили рейтинг в Германии. К моменту завершения выпуска модели первого поколения в 1980 г. по дорогам мира ездили около 2,5 млн. "Пассатов".

Новый "Пассат" получил 5-цилиндровые бензиновые двигатели, турбодизель, систему полного привода и собирался на заводах "Фольксвагена" в Бельгии, Бразилии, Испании, Мексике, Южной Африке и Японии.

Каждое новое поколение "Пассата" становилось все совершеннее и востребованнее. Последнее, пятое поколение модели получило полностью оцинкованный кузов, улучшенный салон и 4-, 5-, 6- и 8-цилиндровые моторы. Всего за 40 лет "Фольксваген" продал 20 млн. "Пассатов" по всему миру. (Автостат/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: СТРАТЕГИЯ ТРАНСФОРМАЦИИ GEELY ДАЕТ ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Geely Emgrand 7 стал одной из первых моделей в семействе Geely, которая была создана в рамках "Стратегии трансформации". Благодаря этому в автомобиле воплотились лучшие разработки и тенденции, созданные Geely за многие годы: высокий уровень качества, надежности, комфорта и богатство комплектаций. Geely Emgrand 7 дал удачный старт новому поколению автомобилей.

Несмотря на достаточно молодой возраст - менее 18 лет в автомобильном бизнесе, общие активы компании Geely в настоящий момент превышают \$3 млрд., а годовой объем производства составляет более 600000 автомобилей. Активно завоевывая внутренний рынок Китая благодаря прогрессивным технологиям и инновационным системам, Geely является пионером в конкурентной борьбе за иностранных клиентов. Благодаря успешной стратегии трансформации на внешних рынках компания также достигла значительных успехов.

Неспроста компания одним из своих девизов выбирает - "Качество Geely", ведь ее главная задача сделать качество продукции главным козырем, именно поэтому была внедрена "Стратегия трансформации". Компания нацелена на активные независимые исследования и проектирование. Для повышения качества и эффективности компания Geely внедрила уникальную систему управления исследованиями и проектами G-PLM для всех процессов. Также был подготовлен тестовый полигон Geely для проверки автомобилей на безопасность, отвечающий требованиям краш-тестов EuroNCAP и C-NCAP. И как результат - на рынок была выведена модель Geely Emgrand 7 - первый китайский автомобиль, завоевавший 4 звезды EuroNCAP*.

В Geely Emgrand 7 воплотились все основополагающие идеи внедренной стратегии трансформации: переориентация с низких затрат на инновационные решения; переориентация с преимуществ в цене на высокотехнологическое качество, безопасность и преимущества сервиса; наращивание конкурентоспособности, как в производственной сфере, так и в вопросах качества.

Благодаря реализации этой стратегии, Geely успешно превратилась в автомобильную компанию мирового уровня, а Emgrand 7 стал одним из самых популярных китайских автомобилей в мире. Всего в первой половине года было продано почти 24000 автомобилей Geely Emgrand 7, что более чем в два раза превышает прошлогодний результат. Согласно статистике китайской автомобильной ассоциации, модель Geely Emgrand 7 стала лидером продаж среди всех экспортируемых китайских автомобилей. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: MERCEDES-BENZ ПОТРАТИТ НА РАЗВИТИЕ \$2,7 МЛРД.

В последнее время Mercedes-Benz чувствует себя в Китае не самым лучшим образом. Чтобы исправить ситуацию, в Daimler разработали план, являющийся частью масштабной стратегии "Инициатива-2020". Подробности были раскрыты в рамках специальной пресс-конференции в Пекине, сообщает Reuters.

Согласно плану в ближайшие два года Mercedes вложит в развитие в этой стране 2 млрд. евро (\$2,7 млрд.), сообщил на мероприятии новый глава китайского подразделения Daimler Хубертус Троска. Результатом выполнения плана должно стать увеличение продаж на треть до 300 тыс. машин в год, к 2015 г.

Также план предполагает увеличение производственных мощностей Daimler и дилерской сети Mercedes-Benz в Китае. "Здесь есть место для дальнейшего развития. Мы очень уверены, что этот рынок будет расти в ближайшие несколько лет. Предполагаем, что он вырастет и в этом году", - заявил Троска.

Инициатива по расширению начнется с презентации обновленного E-класса в рамках местного автошоу. Позже состоится китайская презентация обновленного S-класса, а в следующем году на рынок страны выйдет более доступный по цене кроссовер GLA.

Если компании удастся добиться цели, то к 2015 г. Китай станет крупнейшим рынком для Mercedes-Benz. В прошлом году Поднебесная, где было продано 200 тыс. машин, стала третьим рынком после Германии и США. В начале прошлого года, когда продажи люксовых машин в стране начали падать, Mercedes пострадал больше остальных брэндов. Причиной тому стал недостаток новых или обновленных моделей. В итоге в прошлом году продажи машин Mercedes в Китае выросли всего на 4%, тогда как Audi, например, добилась роста на 32% (до 407738 машин), а BMW и вовсе на 41% (до 313638 автомобилей). По заявлениям аналитиков, BMW и Audi достигли таких результатов с помощью значительных скидок и прочих инициатив, направленных на стимулирование спроса.

В ближайшие пару лет Mercedes выведет на рынок страны 20 новых и обновленных моделей. Кроме того, Троска хочет удешевить машины за счет увеличения объемов производства внутри страны. Согласно плану к 2015 г. три четверти моделей, которые официально продаются в Китае, будут там же и выпускаться. Локомотивом должен стать новый кроссовер GLA, который будет производиться в Пекине, на совместном предприятии с госкомпанией Beijing Automotive Group. Для сравнения: Audi выпускает в Китае 9 из 10 продающихся в стране моделей.

В компании уверяют: китайские покупатели перестали требовать, чтобы машины с трехлучевой звездой на капоте были обязательно немецкой сборки. "Качество автомобилей и моторов китайского производства абсолютно идентично уровню качества наших автомобилей из Германии", - заявил Троска. Кстати, по прогнозам аналитиков, к 2020 г. Китай вытеснит США с позиции крупнейшего авторынка для люксовых автомобилей - в Поднебесной будут покупать по 2,7 млн. дорогостоящих авто в год. (Автовести/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: CADILLAC ЗАДУМАЛСЯ О СМЕНЕ ЛОГОТИПА

Cadillac работает над новым дизайном логотипа. Эмблема не обновлялась уже более 10 лет. В компании решили, что лавровые венки, которые окружают знак, устарели. Их было решено убрать.

Модифицированная эмблема, скорее всего, впервые появится на концепт-каре, который Cadillac планирует показать в следующем месяце в Калифорнии. Обновленный знак, если решение все-таки будет принято, появится на серийных автомобилях не раньше 2015 г.

Задумка сменить эмблему появилась после опроса клиентов. "Отзывы покупателей были просто повсеместно отрицательными, венки назвали надоевшим и устаревшим", - сообщили источники, близкие к компании. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ GENERAL MOTORS (GM) В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль американского автоконцерна General Motors (GM), приходящаяся на долю владельцев обыкновенных акций, в I полугодии снизилась на 13,3% в годовом измерении и составила \$2,160 млрд. против \$2,491 млрд. в I полугодии прошлого года, сообщается в отчете GM.

Чистая выручка GM в январе-июне повысилась на 0,7% до \$75,959 млрд. против \$75,373 млрд. в I полугодии 2012 г. Операционный доход компании составил \$2,710 млрд., что на 3,8% меньше показателя I полугодия 2012 г. на уровне \$2,817 млрд. Прибыль на акцию компании по итогам полугодия составила \$1,37 против \$1,49/акция в I полугодии 2012 г.

Чистая прибыль американского автоконцерна General Motors, приходящаяся на долю владельцев обыкновенных акций, во II квартале снизилась на 19,3% в годовом измерении и составила \$1,200 млрд. против \$1,487 млрд. во II квартале 2012 г. Чистая выручка GM за указанный период повысилась на 3,8% до \$39,075 млрд. против \$37,614 млрд. во II квартале 2012 г. Операционный доход компании составил \$1,751 млрд., что на 3,8% меньше показателя II квартала 2012 г. на уровне \$1,821 млрд. Прибыль на акцию компании по итогам квартала составила \$0,75 против \$0,90 /акция во II квартале 2012 г.

Несмотря на снижение показателя по прибыли, результаты компании превзошли прогнозы Уолл-стрит, чему во многом способствовали хорошие продажи североамериканского подразделения компании, доналоговая прибыль которого в отчетном квартале составила \$1,98 млрд. При этом GM продал 172774 грузовые автомашины моделей Silverado и Sierra против 137143 автомашин за II квартал 2012 г.

Все же показатели GM оказались хуже показателей его конкурента Ford, доналоговая прибыль североамериканского подразделения которого во II квартале составила \$2,33 млрд. Ford обнародовал свои финансовые результаты накануне.

Денежные резервы компании по итогам квартала составили \$34,8 млрд.

General Motors - крупнейшая американская автомобильная корпорация, производящая продукцию в 30 странах. В 2009 г. GM была вынуждена пройти добровольную процедуру банкротства, в результате чего 60% акций компании отошли правительству США, еще 12% - правительству Канады. В ноябре 2010 г. GM провела IPO, чтобы реализовать часть акций, принадлежавших американскому государству. Размер IPO превысил \$20 млрд., оно стало самым крупным в истории США. GM выпускает автомобили под марками Chevrolet, Cadillac, GMC, Isuzu, Opel и др. (РБК-Украина/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: КАПИТАЛИЗАЦИЯ TESLA MOTORS ДОСТИГЛА \$20 МЛРД.

Капитализация американского автопроизводителя электрокаров Tesla Motors достигла \$20 млрд. на фоне оптимизма инвесторов, связанного с позитивными новостями о росте продаж автомобилей и расширении деятельности компании на рынках Европы и Китая.

Для сравнения, у концерна General Motors капитализация составляет \$48,3 млрд., у Ford - \$64,6 млрд. В мае Tesla оценили в \$8,8 млрд. Таким образом, компания обошла соответствующие показатели таких европейских старожилов отрасли, как концерн Fiat и альянс PSA Peugeot-Citroen.

Акции калифорнийского автовендора, вышедшего на IPO в 2010 г., за год выросли почти в пять раз. Компания, которая названа в честь изобретателя в области электротехники, инженера и физика Никола Теслы, была основана всего 10 лет назад, но за это время преодолела громадный путь, доказав многим, что достаточно сложная и проблемная отрасль электрокаров может быть прибыльной, а продукция - востребованной покупателями. В этом году Tesla планирует поставить 21 тыс. автомобилей седана Model S и удвоить это число в 2014 г. Гендиректор компании Элон Маск констатирует, что спрос на флагманский электрокар, ценник на который начинается от \$70 тыс., настолько высок, что компания едва-едва успевает удовлетворять его.

"Tesla - это Apple в автоиндустрии. Ей удалось скрестить автомобильную и технологическую составляющие в единый первоклассный товар, - комментирует Алан Баум, независимый аналитик компании Baum & Associates из Мичигана. - Обоснованно или нет, но ожидают от компании многого".

Биржевая планка, покоренная компанией в этом году, отправится в копилку достижений наряду с третьим местом в рейтинге самых продаваемых седанов премиум-класса на территории США, подогревая интерес остальной части света, сообщает Бэн Калло, аналитик из Robert W. Baird & Co, Сан-Франциско. Эксперт поднял рейтинг компании до уровня outperform.

По продажам и объемам производства Tesla находится не в топе. Оно и понятно - компания молодая, да и линейка авто фактически представлена единственным электрокаром-флагманом в лице Model S. По показателю рыночной стоимости производитель электрических авто находится на 13-м месте, позади Kia Motors и впереди Suzuki Motor Corp., Mazda Motor Corp., Fiat SpA.

Флагман Tesla Motors, Tesla Model S, признан журналом Motor Trend "Машиной года". Издание Consumer Reports признал авто лучшим среди когда-либо тестированных машин, а ранее Model S блестяще прошла краш-тесты и получила высший балл (пять звезд), сохранив жизнь водителю и пассажирам в любой заданной ситуации.

Компания провела вторичное размещение акций в мае, после публикации квартального отчета, где зафиксировала чистую прибыль. Это помогло Tesla выделить порядка \$1 млрд. на финансирование новых разработок и выплату долга Министерству энергетики на 9 лет раньше положенного срока. (РБК-Украина/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: В RENAULT SA СМЕНИЛСЯ ОПЕРАЦИОННЫЙ ДИРЕКТОР

Пресс-служба Renault сообщила о том, что Карлос Таварес, занимавший в компании пост операционного директора, покинул компанию по взаимному согласию. Он займется личными проектами.

Карлос Гон, председатель и генеральный директор Renault поблагодарил Карлоса Тавареса за значительный вклад в успехи компании на протяжении всей его карьеры. Сразу же после ухода Карлоса Тавареса с поста обязанности главного операционного директора будет временно исполнять Карлос Гон.

Также было объявлено, что для повышения эффективности промышленной и коммерческой деятельности Renault в ближайшее время будет утверждена реструктуризация управленческой организации компании. (Autonews/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: PEUGEOT SA ВЫПУСТИТ ПРЕМИАЛЬНЫЙ КРОССОВЕР

Peugeot готовит большой премиальный кроссовер, который получит индекс 6008. Автомобиль выйдет в 2015 г. и должен стать конкурентом таких автомобилей, как BMW X3, Mercedes GLK и Audi Q5. Кроссовер будет построен на одной платформе с новым Citroen DSX.

Автомобиль получит четырехцилиндровые бензиновые моторы мощностью 160-240 л. с. и дизельные двигатели мощностью 135-180 л. с. Для азиатских рынков также будет предложен мотор V6. Позже появится и гибридная версия. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: CITROEN ГОТОВИТ ПРЕМИАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК

Citroen планирует выпустить премиальный внедорожник в рамках суббренда DS. Автомобиль будет построен на платформе DS5 и получит название Citroen DSX7. Новинка появится в продаже уже в 2014 г., первым и основным рынком сбыта будет Китай, где линейка DS имеет огромную популярность. Позже автомобиль появится и в Европе.

Основой для новой модели станет концепт Wild Rubis, успех которого на автосалоне в Шанхае и подтолкнул компанию к решению выпустить серийный премиальный внедорожник.

В настоящее время в линейке Citroen два кроссовера - C-Crosser и C4 Aircross. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЧЕХИЯ: SKODA RAPID ПОЛУЧИЛА ПАКЕТ СТИЛИСТИЧЕСКИХ ДОРАБОТОК

Skoda анонсировала пакет стилистических доработок StylePLUS для лифтбека Rapid. В случае покупки автомобиля с этим пакетом покупатель получит модель со спойлером, корпусами зеркал заднего вида черного цвета, накладками на передний бампер, а также двухцветными 17-дюймовыми легкосплавными колесными дисками. Внутри Skoda Rapid с пакетом StylePLUS будет отличаться от базовой версии металлическими накладками на педали, спортивными передними креслами и вставками на приборной панели.

Бюджетный лифтбек Skoda Rapid в следующем году получит ряд новых опций. В том числе, речь идет о ксеноновых фарах, чего пока нет в списке предлагаемых опций для автомобиля.

Rapid, который занял в модельном ряду марки ступень ниже Octavia, был представлен в прошлом году. Автомобиль уже продается почти на всех европейских рынках, у российских дилеров Rapid появится, скорее всего, в начале следующего года. Для лифтбека предусмотрено шесть двигателей: четыре бензиновых и два дизельных. В зависимости от модификации моторы работают в паре с пяти- или шестиступенчатой механической трансмиссией или семискоростным "роботом" DSG с двумя сцеплениями. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: MAZDA MOTOR УВЕЛИЧИТ ПРОИЗВОДСТВО ТРАНСМИССИЙ SKYACTIV

Mazda намерена существенно увеличить объем производства трансмиссий Skyactiv в связи с ростом спроса на Mazda-6 и CX-5, а также со скорым выходом на рынок нового поколения Mazda-3. Как сообщает издание The Motor Report, на одном из основных заводов компании в Японии производство трансмиссий увеличат с 750000 до 1114000 агрегатов в год.

Речь идет как об автоматических, так и о механических КПП. Трансмиссии Skyactiv-Drive и Skyactiv-MT - важная часть всей концепции Skyactiv, реализованной на последних моделях Mazda. Благодаря более легкой конструкции КПП масса автомобиля становится существенно ниже, что сказывается на динамике и расходе топлива. "Механика" и "автомат" Skyactiv будут доступны на новом поколении Mazda-3, которая появится в продаже в ноябре.

В базовой комплектации автомобиль предложат с начальным мотором - 1,5-литровым бензиновым агрегатом Skyactiv-G мощностью 100 л. с. и 160 Нм крутящего момента. Более мощный, 2,0-литровый SkyActiv будет доступен сразу в двух модификациях. В базовой версии, с уменьшенной степенью сжатия, агрегат выдает 120 л. с. и способен разогнать хэтчбек с "механикой" до 100 км/ч за 8,9 с при максимальной скорости в 195 км/ч. В случае с шестиступенчатым "автоматом" в динамике Mazda-3 потеряет 1,5 с. Во второй модификации отдача 2,0-литрового бензинового мотора увеличена до 165 л. с. Эта версия оснащается системой рекуперативного торможения i-ELOOP и способна разменять первую "сотню" за 8,2 с. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: MAZDA MOTOR CORP. ПЛАНИРУЕТ ВОЗРОДИТЬ РОТОРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Компания Mazda намерена вернуться к серийному выпуску автомобилей с роторными моторами. По предварительной информации, новый 1,6-литровый роторный двигатель, известный сейчас под обозначением 16X, может появиться на свет уже в ближайшие два года.

По сообщениям LeftLane, модель с вышеупомянутым агрегатом будет представлена уже в 2016 г., при этом с конструктивной точки зрения двигатель будет принципиально новым, что весьма благоприятным образом скажется на его ресурсе.

Кроме того, его должны избавить от недостатков, традиционно присущих роторным моторам, например, высокого расхода топлива. Обещано, что двигатель будет соответствовать новым экологическим стандартам Euro-6. Очевидно, это обеспечит ему доступ на рынок Европы.

Новым роторным автомобилем, по всей вероятности, станет обновленная Mazda RX-7 - под ее капотом окажется 1,6-литровый роторный мотор, который был разработан еще пять лет назад, однако до сих пор не был использован ни на одной из моделей Mazda. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: TOYOTA MOTOR СО ПРЕДСТАВИЛА ОБНОВЛЕННЫЙ КРОССОВЕР HARRIER

Toyota опубликовала фотографии кроссовера Harrier 2014 мод. г. Премьера автомобиля должна состояться ближе к концу года. Обновленный Harrier получил видоизмененную решетку радиатора и большой воздухозаборник как у модели Avalon.

Harrier - автомобиль для внутреннего рынка. Но учитывая тот факт, что Harrier очень близок к Lexus RX, который продается в Европе, обновление кроссовера от Lexus также можно ждать в ближайшее время.

О технических изменениях ничего не сообщается. Сейчас автомобиль предлагается с 2,4-литровым 160-сильным, с 3,0-литровым 220-сильным, с 3,5-литровым 280-сильным бензиновыми моторами и с 211-сильной гибридной установкой. Разные модификации подразумевают как полный, так и передний привод. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: МИРОВЫЕ ПРОДАЖИ NISSAN MOTOR CO LTD. В 2013 ГОДУ СОСТАВИЛИ 1.17 МЛН. АВТО

Компания Nissan Motor Co Ltd. объявила о результатах финансовой деятельности за первый квартал (апрель-июнь) 2013 ф. г., который заканчивается 31 марта 2014 г.

В первом квартале увеличение рыночной доли Nissan в Японии и Северной Америке не могло полностью компенсировать негативные последствия, вызванные спорами из-за островов в Китае и вялостью экономики в Европе. Положительные признаки, указывающие на рост объема продаж в Китае, а также ожидаемые поступления от полного развертывания операций в США, должны улучшить показатели Nissan в следующих кварталах 2013 ф. г. - в соответствии с ранее объявленными прогнозами компании.

Nissan заявляет о следующих ориентировочных результатах: чистая выручка - 2.51 трлн. иен (\$25,43 млрд.); операционная прибыль - 117,8 млрд. иен (\$1,03 млрд.); прибыль от обычной деятельности - 101,6 млрд. иен (\$1,03 млрд.); чистая прибыль - 82 млрд. иен (\$830млн.).

За первый квартал в мире продано 1.17 млн. автомобилей Nissan, что на 3,3% меньше, чем за тот же период прошлого года.

"В первом квартале рыночные условия были сложными, но наши результаты соответствовали нашим прогнозам. Мы ожидаем солидных поступлений от выхода на рынок новых продуктов во втором квартале и далее. Nissan намеревается достичь запланированных годовых показателей", - заявил Карлос Гон, президент и CEO Nissan.

Nissan сохраняет ускоренные темпы выдвижения на рынок новых товаров. Во втором квартале планируется начать продажу кроссовера Nissan Rogue и Infiniti Q50 в США. Продолжается "наступление" новых моделей в соответствии со среднесрочным бизнес-планом Nissan Power 88, который предусматривает выдвижение на рынок, в среднем, одного нового автомобиля каждые шесть недель за все шесть лет до 2016 ф. г.

В соответствии с изменениями стандартов финансовой отчетности, начиная с 2013 ф. г. и далее, Nissan будет использовать метод "оценки собственного капитала" для совместного предприятия, учрежденного Nissan и Dongfeng в Китае. Поэтому официально публикуемые отчеты о доходах и расходах Nissan теперь не отражают такие результаты деятельности совместного предприятия, как выручка и операционная прибыль.

В соответствии с методом "оценки собственного капитала" компания Nissan зарегистрировала на Токийской фондовой бирже следующие результаты: чистая выручка - 2,23 трлн. иен (\$22,60 млрд.); операционная прибыль - 108,1 млрд. иен (\$1,09 млрд.); прибыль от обычной деятельности 114,8 млрд. иен (\$1,16 млрд.); чистая прибыль - 82 млрд. иен (\$830 млн.).

Nissan Motor Co Ltd. - второй по величине автопроизводитель в Японии со штаб-квартирой в Йокогаме, являющийся членом Альянса Renault-Nissan. По всему миру в компании задействовано 267 тыс. человек. В 2012 ф. г. более 4,9 млн. автомобилей нашли покупателей в разных странах. Выручка компании составила 9,6 трлн. иен (\$116,16 млрд.). Компания предлагает широкую линейку автомобилей, включающую свыше 60 моделей под брендами Nissan и Infiniti. В 2010 г. компания представила Nissan Leaf и сохраняет лидерство в разработке автомобилей с нулевой токсичностью выбросов. Leaf - первый доступный массовый электромобиль, который продается по всему миру и является признанным бестселлером среди электромобилей за всю их историю. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ NISSAN MOTOR CO LTD. ЗА I КВАРТАЛ 2013-2014 ФИНАНСОВОГО ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль японского автомобилестроительного концерна Nissan Motor Co по итогам I квартала 2013-2014 ф. г. (апрель-июнь) выросла на 13,5% и составила 82 млрд. иен (\$830 млн.) против чистой прибыли в 72,3 млрд. иен за аналогичный период годом ранее. Об этом говорится в сообщении компании.

Операционная прибыль концерна увеличилась на 23% до 108,1 млрд. иен (\$1,09 млрд.), выручка увеличилась на 17,8%, составив 2,23 трлн. иен (\$22,6 млрд.).

За I квартал 2013-2014 ф. г. в мире продано 1,17 млн. автомобилей Nissan, что на 3,3% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

В сообщении компании отмечается, в апреле-июне увеличение рыночной доли Nissan в Японии и Северной Америке "не могло полностью компенсировать негативные последствия, вызванные спорами из-за островов в Китае и вялостью экономики в Европе".

Nissan Motor Co Ltd. - второй по величине автопроизводитель в Японии после Toyota. Входит в альянс Renault-Nissan. Штат предприятия насчитывает 155 тыс. сотрудников. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира»

(<http://ukrmach.dp.ua/>)



Металл Украины
Журнал выходит два раза в месяц с 1987 года.
№10 (333) 16 - 31 мая 2014 г.
Ваш друг в мире машиностроения.
1990, Украина
Тел. (056) 3701434, 3701435
E-mail: bw@business.dp.ua
<http://www.business.dp.ua>

Журнал на русском языке выходит дважды в месяц
в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде
РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ТОЛЬКО ПО ПОДПИСКЕ

Металл Украины

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 21879 в "Каталоге изданий Украины" ГП "Пресса"
Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина
Тел.-факсы: +38 056 3701434, 3701435 <http://www.business.dp.ua/>

bw@business.dp.ua

УКРАИНА: ПАО «АЗОВМАШ» РАЗВИВАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С «АРСЕЛОР МИТТАЛ АННАБА»

ПАО "Азовмаш" и предприятие "Арселор Миттал Аннаба" (Алжир) заключило контракт на поставку узлов грузозачно-го устройства, включая засыпной аппарат диаметром 5,4 м. Об этом сообщили в пресс-службе "Азовмаша".

Как отмечается в сообщении, подписание контракта стало важным шагом в длительном сотрудничестве двух предприятий по реконструкции металлургического комбината в Алжире. Мариупольские машиностроители участвовали в оснащении конвертерного цеха. Только за последние годы в Аннабу направлены конвертер, засыпной аппарат, клапаны горячего дутья, тележки миксера для перевозки чугуна, запасные части.

"Азовмаш" активно работает с другими предприятиями "Арселор Миттал" - в Украине (Кривой Рог) и Казахстане (Ка-раганда), а также в Боснии и Герцеговине. В 2013 г. ПАО "Азовмаш" нарастил объемы выпуска изделий (оборудование для металлургических компаний) тяжелого машиностроения, отмечается в сообщении. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ХОЛДИНГ «ГОРНЫЕ МАШИНЫ» В 2012 ГОДУ НАРАСТИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ

Холдинг "Горные машины", объединяющий машиностроительные активы крупнейшей в Украине финансово-промышленной группы "Систем Кэпитал Менеджмент" (СКМ, Донецк), в 2012 г. увеличил консолидированную чистую прибыль на 22% по сравнению с 2011 г. до \$39 млн.

Согласно открытому отчету СКМ за прошлый год, обнародованному на сайте группы, EBITDA "Горных машин" уве-личилась на 18% к 2011 г. до \$79 млн.

Холдинг за прошлый год увеличил выручку на 27% до \$415 млн. Его активы выросли на 27% до \$883 млн.

При этом в отчете отмечается, что финансовые показатели "Горных машин" за 2011 г. были пересмотрены, поскольку ранее были обнародованы неаудированные данные.

Холдинг "Горные машины" специализируется на производстве, комплексных поставках и сервисном обслуживании оборудования для горнодобывающей отрасли. Объединяет ряд машиностроительных заводов и компаний в Украине и РФ.

В холдинг "Горные машины" входят ПАО "Дружковский машиностроительный завод", АО "Горловский машинострои-тель", ПАО "Донецкий энергозавод", ПАО "Донецкормаш", ЧАО "Криворожский завод горного оборудования", ОАО "Ка-менский машиностроительный завод", завод "Свет шахтера" (Харьков), а также ООО "Инженерно-технический центр "Горные машины", "Горные машины - Система качества", "Сервисная компания "Горные машины", "Горные машины Рус". (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «УРАЛМАШЗАВОД» ИЗГОТОВИТ МЕЛЬНИЦУ ДЛЯ ОАО «УРАЛЭЛЕКТРОМЕДЬ»

"Уралмашзавод" поставит стержневую мельницу МСЦ-2100*3000 для ОАО "Уралэлектромедь", головного предпри-ятия Уральской горно-металлургической компании. Срок поставки – 2-й квартал 2014 г.

Контракт подписан по итогам тендера, в котором участвовали российские и китайские компании.

Мельница МСЦ-2100*3000 (диаметр барабана мельницы - 2100 мм, длина барабана - 3000 мм) имеет производи-тельность 33-60 т/ч в зависимости от технологии предприятия. Она будет установлена в отделении измельчения обога-тительной фабрики и будет использоваться для грубого и тонкого измельчения различных руд и нерудных материалов. Приобретение мельницы связано с заменой изношенного оборудования.

Размольное оборудование - традиционная для "Уралмашзавода" продукция. За три последних года "Уралмашзавод" поставлял мельницы различных типоразмеров для Учалинского, Коршуновского, Гайского ГОКов, "Святогора" и комби-ната КМАруда, а также казахскому предприятию Донской ГОК и др.

ОАО "Уралмашзавод" - один из лидеров российского рынка оборудования для металлургии, горнодобывающей, нефте- и газодобывающей промышленности, промышленности строительных материалов и энергетики. Стратегия раз-вития компании предусматривает создание машиностроительного предприятия мирового уровня, которая сможет ком-плексно обеспечивать потребности заказчиков в оборудовании. (Трактор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ШВЕЦИЯ: SANDVIK CONSTRUCTION МОДИФИЦИРОВАЛА СЕРИЮ ГИДРОМОЛОТОВ RAMMER

Компания Sandvik Construction представила обновленную серию среднегабаритных гидравлических молотов марки Rammer. Модернизации подверглись модели 1533 и 2155.

Теперь гидромолоты Rammer 1533 и 2155 оснащаются системой защиты от холостого хода. Давление на поршень автоматически прекращается, когда рабочий инструмент не соприкасается с породой. Это позволяет избежать небла-гоприятных вибраций во время простоя, которые приводят к износу основных компонентов "начинки" гидромолота. Дан-ная функция особенно полезна, когда оператор не может визуально оценить степень соприкосновения поверхности ра-бочего инструмента с породой. Кроме того, в конструкции обновленной серии предусмотрен канал, по которому к рабо-чему инструменту может подаваться воздух, предотвращающий попадание пыли внутрь корпуса при разрушении поро-ды, что значительно повышает ресурс молота при интенсивной эксплуатации, например, в карьерах или при проведе-нии тоннельных работ. Воздух подается в корпус молота через шланг, который подсоединяется к отдельному компрес-сору, установленному на экскаваторе. Следует отметить, что до сих пор данные улучшения были доступны только для крупногабаритной серии молотов Rammer.

Технические характеристики гидромолотов не претерпели изменений. Рабочее давление по-прежнему составляет 140-160 бар, а входная мощность равна 37 кВт для 1533 модели и 48 кВт для 2155. Диаметр рабочего инструмента - 105 и 118 мм соответственно. Rammer 1533 рекомендован к использованию с экскаваторами массой 11-17 т, в то время как 2155 модель рассчитана на более тяжелые экскаваторы массой 19-22 т. Допустимый диапазон базовых машин не-сколько шире, однако Sandvik рекомендует проконсультироваться с производителями оборудования перед установкой гидромолота. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

УКРАИНА: ПАО «ДНЕПРОВАГОНМАШ» В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ

ПАО "Днепровагонмаш" (ДВМ, Днепропетровская обл.), крупное вагоностроительное предприятие, контролируемое Финансово-промышленной группой "ТАС", в январе-июне сократило чистую прибыль в 4,1 раза по сравнению с аналогичным показателем января-марта 2012 г. до 127,45 млн. грн.

Согласно обнародованному в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку квартальному отчету предприятия, его чистый доход за этот период сократился в 2,3 раза до 1043,33 млн. грн. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: ВЫПУСК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В 2013 ГОДУ
В ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) УМЕНЬШИТСЯ**

Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ, Полтавская обл.) по итогам 2013 г. планирует снизить производство грузовых вагонов почти в два раза до 6 тыс. шт., сообщил председатель правления предприятия Евгений Хворост. По его словам, такое снижение обусловлено падением спроса на этот вид продукции. "Производители насытили рынок грузовыми вагонами. Но мы рассчитываем на улучшение ситуации в следующем году, так как украинские железные дороги планируют закупать 50 тыс. грузовых вагонов. Думаю, что нам тоже достанется", - сказал он.

Крюковский вагоностроительный завод в январе-июле снизил выпуск грузовых вагонов на 32% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. до 4,473 тыс. ед.

КВСЗ в 2012 г. увеличил выпуск грузовых вагонов на 2,4% по сравнению с 2011 г. до 11,005 тыс. ед., пассажирских - в 2,5 раза до 69 ед.

КВСЗ является единственным в СНГ предприятием, имеющим налаженное и действующее производство двух видов вагонов - пассажирских и грузовых. В целом выпускает грузовые (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны) и пассажирские вагоны, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, вагоны метро и эскалаторы и запчасти к ним, контейнеры, дорожную технику. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: КОМПАНИИ DELANTINA OU РАЗРЕШИЛИ КУПИТЬ
БОЛЕЕ 25% ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ)**

АМКУ предоставил разрешение компании Delantina OU (Таллинн, Эстония) на приобретение акций Крюковского вагоностроительного завода, что обеспечивает превышение 25% голосов в высшем органе управления предприятия.

Компания Osauhing Delantina намерена приобрести 25% акций Крюковского вагоностроительного завода. На данный момент эстонская компания акциями завода не владеет.

По состоянию на конец 2012 г. акционерами Крюковского вагоностроительного завода являются австрийская OW Capital Management GmbH (25%), эстонская Skinest Finants (25,15%), эстонская Osauhing Divinta (14,5%), компания Transbuilding Service Limited (24,94%). (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» ЗА СЕМЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА НАРАСТИЛО ПРОИЗВОДСТВО

ПАО "Лугансктепловоз", собственником которого является российский "Трансмашхолдинг" (ТМХ), в январе-июле увеличило объем производства на 60% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г., сообщила пресс-служба предприятия со ссылкой на генерального директора Павла Цеснека.

По итогам первого полугодия прирост составлял 50%.

Согласно сообщению, с начала года изготовлено 108 секций тепловоза 2ТЭ116У, 22 секции тепловоза 2ТЭ116УД, а также три секции тепловоза 3ТЭ116У.

По информации гендиректора, в июле в адрес "Российских железных дорог" отправлено 18 секций тепловоза 2ТЭ116У и 4 секции тепловоза 2ТЭ116УД с силовой установкой "Дженерал Электрик", что позволило улучшить показатель производства за июль 2012 г. более чем вдвое.

Кроме того, в июле завершены сертификационные испытания тепловоза 3ТЭ116У, а также процесс подготовки производства к его серийному изготовлению. П. Цеснек также сообщил, что за семь месяцев на работу принято 935 человек, уволились по разным причинам - 574 человека.

"Лугансктепловоз" выпускает магистральные и маневровые тепловозы, электровозы, электропоезда постоянного и переменного тока, дизель-поезда.

В 2012 г. предприятие увеличило объем производства более чем на 70% по сравнению с 2011 г., выпущено 162 секции локомотивов.

В 2013 г. запланировано выпустить 250 секций тепловозов. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» ПРОДАЕТ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ РЕМОНТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Согласно официальному объявлению в газете "Урядовый курьер", ЧАО "ТОК" владеет объектами недвижимого имущества общей площадью 325,2 кв. м.

В 2012 г. доход от реализации ЧАО составил 12,856 млн. грн. (на 38,7% больше, чем годом ранее), чистый доход - 10,71 млн. грн., чистая прибыль - 0,34 млн. грн. (в 2,4 раза больше). "Полученная в 2012 г. чистая прибыль не является гарантией получения доходов в будущем", - отмечается в сообщении.

Уставный капитал ЧАО "ТОК" составляет 0,125 млн. грн., номинал акции - 0,25 грн.

Как сообщили на "Лугансктепловозе", продажа пакета акций ЧАО "ТОК" осуществляется в рамках проводимой "Лугансктепловозом" масштабной реорганизации, в том числе реализации непрофильных активов. Стоимость пакета акций ЧАО "ТОК", по которой "Лугансктепловоз" предлагает его к продаже, определена в ходе независимой оценки.

Пакет акций ЧАО в 51% уставного капитала был передан "Лугансктепловозу" в процессе его приватизации и создания Холдинговой компании "Лугансктепловоз". Остальными акциями владеет ряд юридических и физических лиц.

Ранее "ТОК" было малым госпредприятием и территориально находится на площадке "Лугансктепловоза". Предприятие осуществляет ремонт станков и оборудования для "Лугансктепловоза".

В числе основных видов деятельности ЧАО - производство другого электрооборудования, электронных компонентов, мехобработка металлических изделий. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «СТАХАНОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (СВЗ) ЗАКОНЧИЛО АПРЕЛЬ-ИЮНЬ 2013 ГОДА С ПРИБЫЛЬЮ

Апрель-июнь Стахановский вагоностроительный завод (Луганская обл.), согласно международным стандартам финансовой отчетности, закончил с прибылью 36,307 млн. грн. Об этом говорится в сообщении предприятия.

Во 2-м квартале завод сократил чистый доход на 31,14% или на 275,088 млн. грн. до 608,405 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

1-е полугодие предприятие закончило с прибылью 55,955 млн. грн., сократив чистый доход на 36,05% или на 556,223 млн. до 986,695 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

2012 г. Стахановский вагоностроительный завод, закончил согласно международным стандартам финансовой отчетности, с чистой прибылью 4,735 млн. грн.

Завод специализируется на производстве железнодорожных полувагонов, платформ, минераловозов, думпкаргов, контейнеров, а также железнодорожных транспортеров и вагонов для бестарной перевозки цемента и муки. (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

УКРАИНА: В ИЮЛЕ 2013 ГОДА ВЫПУСК ВАГОНОВ СНИЗИЛСЯ

В июле производство грузовых несамоходных вагонов в Украине сократилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 46,6% до 2,4 тыс. шт. Об этом говорится в сообщении Государственной службы статистики.

По сравнению с июнем выпуск вагонов снизился на 5,8%.

Всего за 7 месяцев производство вагонов в Украине сократилось на 41,9% до 17,6 тыс. шт. (Ugmk.info/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «АЛТАЙВАГОН» ОСВАИВАЮТ НОВЫЕ ВИДЫ ПРОДУКЦИИ

На предприятии осваивают новые виды продукции - цистерну для перевозки сжиженных углеводородных газов (СУГ) и крытый грузовой вагон с увеличенным объемом кузова.

Вагоностроители оперативно отреагировали на потребности современного рынка, заинтересованного в вагонах для перевозки новых видов грузов и более высокой вместимости.

Освоение производства цистерны для перевозки сжиженных углеводородов велось на Кемеровском филиале. Совместно с научно-внедренческим центром "Вагоны" (Санкт-Петербург) подготовили опытный образец новой цистерны. Первый вагон с заводским номером 5000 уже прошел предварительные (на разные виды нагрузок) и квалификационные испытания. Сейчас цистерна находится на финальном этапе перед постановкой на серийное производство - в "Испытательном центре технических средств железнодорожного транспорта" (Новоалтайск) проходит сертификационные испытания. Пуск нового вида продукции в производство состоится в сентябре, в указанном месяце планируется изготовить 40 цистерн для перевозки СУГ.

"В принципе, - производство емкостного оборудования в КВСК налажено уже давно, - рассказывает главный конструктор КВСК Игорь Савицкий. - Разница в том, что новый вид продукции - это цистерна для перевозки сжиженных газов. Рабочее давление в ней значительно выше по сравнению с цистерной для нефтепродуктов, оно составляет 20 атмосфер. Соответственно, в конструкции котла цистерны для сжиженных газов применяется металлопрокат большей толщины и используется специализированная запорно-предохранительная арматура".

Техническими службами и производственным отделением головного предприятия был разработан и изготовлен опытный образец крытого вагона с увеличенным объемом кузова и увеличенным дверным проемом.

Благодаря использованию в конструкции вагона современных марок сталей повышенной прочности, оригинальным конструктивным особенностям и технологии сборочного процесса, грузоподъемность этой модели вагона сохранена на уровне вагона модели 11-280, который в настоящее время серийно изготавливается предприятием, а объем увеличен до 160 куб. м. Опытный образец крытого вагона проходит предварительные испытания, также ему предстоят ходовые испытания на Белореченском полигоне.

Освоение новых видов продукции требует очередных шагов в модернизации производства. В настоящий момент на КВСК - филиал ОАО "Алтайвагон" - планируется приобретение нового оборудования для вальцовки обечаек с числовым программным управлением (ЧПУ) и комплекса оборудования для собственного производства днищ. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «МЕТРОВАГОНМАШ» ПЕРЕДАЛО ШЕСТЬ ВАГОНОВ «РУСИЧ» СОФИЙСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ

"Метровагонмаш" отправил два трехвагонных метропоезда в адрес Софийского метрополитена.

Поставка вагонов метро модели 81-740.2Б/81-741.2Б типа "Русич" осуществляется в рамках договора, подписанного в январе. ОАО "Метровагонмаш" обязуется передать в адрес заказчика 10 метропоездов (в общей сложности 30 вагонов) модели 81-740.2Б/741.2Б. до конца года.

По заказу Софийского метрополитена в конструкции вагонов использованы системы шумогашения; на внутренних панелях и кузове применено покрытие "антиграффити". Пассажирский салон вагонов типа "Русич" обеспечивает высокий уровень тепло- и шумоизоляции. Цифровой информационный комплекс в пассажирском салоне обеспечивает необходимую визуальной и звуковой информацией пассажиров: положение состава на линии, следующая станция и по необходимости информация рекламного характера. Пульт экстренной связи с машинистом выполнен в соответствии с современными требованиями эргономики. Надежность связи обеспечивается применением цифровой технологии. Конструкция тележки переработана под более узкую европейскую колею. По желанию заказчика вагоны оборудованы асинхронным тяговым приводом Hitachi.

Сотрудничество "Метровагонмаша" с Софийским метрополитеном началось со дня его открытия в 1998 г. В настоящее время парк софийского метро насчитывает более 100 вагонов. Все они в разные годы изготовлены на "Метровагонмаше". (ТМХ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЗАО «ТИХВИНСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ТВСЗ) РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ СЕРВИСНЫХ ЦЕНТРОВ

ЗАО "Тихвинский вагоностроительный завод" (ТВСЗ) подписало соглашение о долгосрочном сотрудничестве с ООО "Трансвагонмаш" (ТВМ) по созданию сервисных центров для обслуживания и ремонта грузовых вагонов производства ТВСЗ на тележках Барбер. Таким образом, на железнодорожной сети уже организовано 16 сервисных центров Тихвинского ВСЗ, обеспеченных технической документацией и резервом оригинальных запасных частей тележек Барбер.

Подписанию соглашения предшествовала проверка технического оснащения предприятий ООО "Трансвагонмаш", по результатам которой стороны договорились организовать сервисные центры по проведению текущего отцепочного ремонта вагонов ТВСЗ на базе входящих в Группу компаний "ТВМ" вагоно-ремонтного предприятия "Готня", Свободненского и Стерлитамакского вагоноремонтных заводов.

Деятельность сервисных центров по обслуживанию и ремонту подвижного состава производства ТВСЗ позволит минимизировать время простоя вагонов в ремонте за счет хранения на предприятиях ТВМ оборотного запаса деталей и узлов тележек Барбер, а также обеспечить оперативную доставку комплектующих сторонним вагоноремонтным предприятиям. В целях подготовки персонала вагоноремонтных предприятий ТВМ, будут проведены занятия по технологии технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта тележек Барбер.

В начале 2013 г. ТВСЗ также подписал соглашения о долгосрочном сотрудничестве и создании сервисных центров на территории России и стран СНГ с ОАО "Вагонная ремонтная компания - 2", ООО "Сибирская вагоноремонтная компания", а также с железнодорожными администрациями Украины, Республики Беларусь, Эстонской Республики, Литовской Республики и Республики Казахстан.

Комментируя соглашение, Дмитрий Лосев, заместитель генерального директора по техническому развитию ООО "Объединенная вагонная компания" - управляющей организации ЗАО "ТВСЗ", отметил: "Создание полноценной сети сервисных центров - один из ключевых шагов построения системы гарантийного и послегарантийного обслуживания грузовых вагонов на тележках Барбер".

Валерий Калашников, первый заместитель генерального директора ООО "Трансвагонмаш", добавил: "Мы уверены, что за инновационным подвижным составом будущее железнодорожного транспорта. Обеспечение качественного сервисного обслуживания таких вагонов является для нас амбициозной задачей". (Пресс-служба Тихвинского вагоностроительного завода/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

РОССИЯ: ЗА СЕМЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА ПРОИЗВОДСТВО ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ СОКРАТИЛОСЬ

Производители пассажирских вагонов в РФ в январе-июле сократили выпуск на 16,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года до 416 единиц, сообщил Росстат.

Выпуск вагонов в июле сократился на 9,1% по сравнению с июлем прошлого года и вырос на 27,3% по сравнению с июнем.

Производство вагонов метро в январе-июле выросло на 5,9% до 108 единиц. При этом в июле выпуск сократился на 33,3% в годовом выражении и на 20% - в месячном. (РЖД-партнер/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

МАШИНОСТРОЕНИЕ ДЛЯ ЛЕГКОЙ, ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, БЫТОВЫХ ПРИБОРОВ

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ XEROX CORP. ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль (доступная для распределения среди акционеров) американского производителя оргтехники Xerox Corp. в I полугодии понизилась на 2% до \$567 млн. с \$578 млн. в I полугодии 2012 г., сообщается в пресс-релизе компании.

Совокупная выручка компании за минувшее полугодие снизилась на 1% - с \$10,699 млрд. до \$10,604 млрд. Прибыль от продолжающихся операций Xerox в отчетном полугодии повысилась на 2% и составила \$597 млн. против \$584 млн. в I полугодии 2012 г. Прибыль на акцию компании в I полугодии составила \$0,44 против \$0,41/акция в I полугодии 2012 г.

Чистая прибыль компании (доступная для распределения среди акционеров) во II квартале снизилась на 12% до \$271 млн. против \$309 млн. во II квартале 2012 г. Совокупная выручка за отчетное полугодие повысилась на 1% до \$5,402 млрд. против \$5,368 млрд. годом ранее. Прибыль от продолжающихся операций по итогам квартала сократилась на 4% до \$300 млн. против \$314 млн. во II квартале 2012 г. Прибыль на акцию сократилась на 5% до \$0,21 против \$0,22 во II квартале 2012 г.

Аналитики ожидали, что по итогам квартала компания продемонстрирует прибыль на акцию в \$0,24 при выручке в \$5,49 млрд.

Xerox специализируется на производстве multifunctionальной оргтехники, в частности принтеров, сканеров, факсимильных аппаратов и копировальной техники. Компания также занимается поставкой программного обеспечения и расходных материалов. Штаб-квартира Xerox находится в Норуолке (шт. Коннектикут). Число сотрудников Xerox составляет около 140 тыс. человек. В настоящий момент рыночная капитализация компании составляет \$12 млрд. С начала года акции компании выросли в цене на 42,6%. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что стоимость месячной подписки на электронный вариант журнала «Машиностроение Украины» дешевле, чем на печатный?

УКРАИНА: ПРОЕКТ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ «КОРВЕТ» БУДЕТ ДОСТРОЕН, «САПСАН» СВЕРНУТ

Проект Военно-морских сил Украины "Корвет" будет достроен, а проект "Сапсан" свернут. Об этом заявил министр обороны Украины Павел Лебедев. "Строительство корвета идет. Выделенное финансирование есть. Есть временные проблемы. Но мы получим корвет", - заявил он.

При этом Лебедев подтвердил, что проект "Сапсан" будет свернут. "Минобороны дали отрицательную оценку по "Сапсану". Документы на рассмотрении в СНБО, который даст окончательный ответ. Альтернативным является "Луч", разработки есть. История с "Сапсаном" не одного года, выделялись деньги и немалые. Кто-то должен нести ответственность за их не целевое использование. МОУ считает, что есть альтернатива", - заявил Лебедев.

"Корвет" - перспективный проект Военно-морских сил Украины, разработанный опытно-проектным центром кораблестроения в г. Николаеве.

"Сапсан" - украинский перспективный, многофункциональный ракетный комплекс, в котором в качестве средств поражения могут использоваться оперативно-тактические ракеты, зенитные и противокорабельные. (RBC.ua/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПОЛНАЯ РАЗРАБОТКА ПРОТИВОТАНКОВОГО РАКЕТНОГО КОМПЛЕКСА (ПТРК) «КОРСАР» БУДЕТ ЗАВЕРШЕНА В 2013 ГОДУ

На полигоне под Киевом успешно прошли испытания нового противотанкового ракетного комплекса (ПТРК) "Корсар", аналогов которому в мире нет. Об этом сообщили разработчики оружия - генеральный конструктор КБ "Луч" Олег Короستелев и гендиректор госконцерна "Укроборонпром" Сергей Громов. По их словам, "Корсар" предназначен для поражения неподвижных и движущихся бронированных целей с любыми видами и типами брони - танков, БТРов, скоростных десантных катеров, а также малоразмерных целей - ДОТов, вертолетов, беспилотников.

Дальность стрельбы нового противотанкового комплекса до 2,5 км, то есть вдвое больше, чем у реактивного противотанкового гранатомета (РПГ), причем ракета, летящая по лазерному лучу, управляемая.

Стоимость "Корсара" втрое ниже, чем у зарубежных конкурентов - около \$130 тыс., а самой ракеты - вчетверо (\$20 тыс.).

Как сообщили в "Укроборонпроме", ПТРК производится в Киеве на ГАХК "Артем". В ПТРК "Корсар" применена полуавтоматическая система наведения по лучу лазера. Обнаружение цели и наведение обеспечивается с помощью оптического и инфракрасного прицелов, что позволяет вести стрельбу в сложных погодных условиях. ПТРК использует ракету Р-3, бронепробиваемость которой составляет не менее 550 мм за динамической защитой.

"Корсар" - комплекс нового поколения, и его полная разработка будет завершена уже в этом году, - сказал Громов. - Мы будем первыми, кто предложит рынку готовый комплекс такого уровня. Пока аналогов у "Корсара" нет, хотя соответствующие разработки за рубежом ведутся. По ряду параметров он превосходит комплексы ведущих мировых производителей".

По словам военных экспертов, "ракета выстреливается с плеча, ее мощности достаточно для уничтожения практически всех существующих видов бронетехники, а управляемость обеспечивает до 100% поражения цели".

Максимальная дальность стрельбы - 2500 м, время полета ракеты на максимальную дальность - 10 с, боевая часть - танDEMная кумулятивная, длина контейнера 1160 мм, внешний диаметр контейнера 112 мм, калибр ракеты 105 мм, масса комплекса - 18 кг, ракеты в транспортно-пусковом контейнере - 13,5 кг, температурный диапазон ее применения от - 40 до +60 град. С. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ГК «УКРСПЕЦЭКСПОРТ» ЗА I ПОЛУГОДИЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛАСЯ

Чистая прибыль Государственной компании по экспорту и импорту продукции и услуг военного и специального назначения ("Укрспецэкспорт") за январь-июнь составила 23594 тыс. грн. Об этом сообщает госучреждение "Агентство по развитию инфраструктуры фондового рынка Украины" при Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР).

При этом за 6 месяцев 2012 г. соответствующий показатель составлял 22501 тыс. грн. Таким образом, чистая прибыль "Укрспецэкспорта" увеличилась на 4,6%.

Доход от реализации продукции за отчетный период увеличился на 8,4% и составил 329135 тыс. грн. против 301565 тыс. грн. за аналогичный период 2012 г. Валовая прибыль возросла на 8% до 182657 тыс. грн. против 168157 тыс. грн. по итогам второго квартала 2012 г.

Главными импортерами украинского оружия по данным Службы государственного экспортного контроля о продаже Украиной отдельных категорий вооружений иностранным государствам остаются страны Африки. Однако эксперты отмечают негативную тенденцию: большая часть продаваемых изделий была спроектирована и произведена еще в СССР. За минувший год Украина экспортировала в основном бронетехнику в страны Африки, Ближнего Востока и Азии. В частности, получателями отремонтированной и модернизированной бронетехники стали Судан (40 танков Т-72М1, 5 танков Т-55, 8 ед. БТР-3, 16 ед. БМП-1 и 10 ед. БРДМ-2), Эфиопия (72 танка Т-72Б1 из 200 заказанных по контракту TP 2011 г.), Таиланд (24 ед. БТР-3Е1), Ирак (4 ед. Б-4К и 20 ед. БТР-4).

Объем экспорта Украиной основных видов вооружений в 2011 г., по данным Стокгольмского международного института исследования мира (SIPRI), составил \$484 млн. Согласно данным института, по этому показателю Украина заняла 12-е место в мировом рейтинге экспортеров вооружений SIPRI, или ту же позицию, что и в 2010 г.

"Укрспецэкспорт" осуществляет внешнеэкономическую деятельность в сфере экспорта и импорта продукции и услуг военного и специального назначения, а также товаров, содержащих сведения, представляющие государственную тайну. В составе ГК "Укрспецэкспорт" действуют пять дочерних предприятий: "Прогресс", "Укринмаш", "Укроборонсервис", "Спецтехноэкспорт", "Промоборонэкспорт". Компания располагает представительством при Военно-морских силах Украины в Севастополе, а также зарубежными представительствами в России, Китае, Мьянме, Египте, Индии, Пакистане.

"Укрспецэкспорт" входит в состав "Укроборонпрома". (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: ОБОРОННЫЕ ВЕДОМСТВА КАЗАХСТАНА И УКРАИНЫ ОБСУДИЛИ В АСТАНЕ ВОПРОСЫ ПОСТАВКИ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

В Астане состоялось 4-е заседание межправительственной казахстанско-украинской комиссии по вопросам военно-технического сотрудничества, сообщила пресс-служба Министерства обороны РК.

"Стороны обсудили вопросы сотрудничества в области поставок, ремонта и модернизации военной техники. Обсуждался вопрос создания на территории Казахстана соответствующих сервисных центров и совместных предприятий", - говорится в сообщении.

Работу комиссии возглавили заместитель министра обороны Казахстана Сергей Громов и первый заместитель министра обороны Украины Александр Олейник.

Значительное внимание было уделено сотрудничеству сторон в сфере строительства военно-морских сил. Также стороны обсудили перспективы сотрудничества между военно-научными и военными представительствами Казахстана и Украины. "Накануне заседания состоялась встреча экспертов и представителей оборонных предприятий наших стран, она прошла плодотворно. Уверен, наше заседание будет способствовать дальнейшему укреплению сотрудничества", - отметил заместитель министра обороны Казахстана С. Громов. ([Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://forbes.kz/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ТАНКА «СПРУТ-СД»

В Интернете появились первые фотографии самоходная противотанковая пушка 2С25 "Спрут-СД" с установленными навесными экранами динамической брони. Конструкция навесной брони схожая с бронезащитой модернизированных десантных машин типа БМД-4М.

В настоящее время руководство Минобороны России и Воздушно-десантных войск ведут подготовку по включению опытно-конструкторской работы по модернизации этого изделия в государственный оборонный заказ, а Волгоградская машиностроительная компания тем временем интенсивно включилась в разработку актуальной темы.

Помимо усиления бронирования планируется проведение унификации машины с БМД-4М. В рамках модернизации, кроме унификации с БМД-4М по двигателю, трансмиссии и ходовой части, на СПТП планируется установить новейшую электронику. Новая самоходная противотанковая пушка будет оснащена современной цифровой системой управления огнем с более совершенными прицелами, в том числе тепловизионными, а также программно-техническим комплексом, позволяющим включить объект в единую систему управления тактического звена.

Количество необходимых к закупке самоходных противотанковых пушек будет определено Министерством обороны.

Разработчиком и изготовителем этого специзделия в 1990-х годах был именно Волгоградский тракторный завод. В 2005 г. 125 мм самоходная противотанковая пушка 2С25 была принята на вооружение. Поэтому и ее модернизацию по направлению унификации с новой боевой машиной десанта БМД-4М планируется осуществлять в Волгограде. Потенциальными соисполнителями указанной опытно-конструкторской работы являются курганские предприятия "Тракторные заводы" - ОАО "СКБМ" и ОАО "Курганмашзавод", разработчик и производитель БМД-4М соответственно. (Пресс-служба концерна "Тракторные заводы"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://forbes.kz/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Статистика

ИЗРАИЛЬ: ЭКСПОРТ ВООРУЖЕНИЙ В 2012 ГОДУ ДОСТИГ \$7,47 МЛРД.

Экспорт израильских вооружений в 2012 г. достиг рекордных \$7,47 млрд. Об этом сообщили представители Управления по экспорту и военно-техническому сотрудничеству (СИБАТ) Министерства обороны еврейского государства.

"Израиль является одним из десяти крупнейших экспортеров оружия в мире, а по некоторым критериям входит в пятерку лидеров", - отметил глава СИБАТ Шмая Авиэли. Почти половина (49%) израильского экспорта вооружений в 2012г. пришлась на радары, ракеты и системы ПВО. 3% составил экспорт беспилотных летательных аппаратов, указал он.

Эксперты СИБАТ сообщили, что основным рынком для израильского оружия в 2012 г. стали страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Они закупили в 2012 г. в Израиле оружия на \$4 млрд. Крупные контракты были подписаны с Индией и Азербайджаном, отмечают в СИБАТ. США, Канада, страны Европы, Южной Америки и Африки в 2012 г. купили в Израиле вооружений почти на \$3,5 млрд.

Авиэли признал на брифинге в Тель-Авиве, что достижение рекордного показателя экспорта оружия в почти \$7,5 млрд. к концу 2012 г. "стало сюрпризом" для управления. Дело в том, что 2011 г. не был удачным для Израиля в области торговли вооружением: продажи тогда достигли лишь \$5,82 млрд. При этом в 2009 г. и 2010 г. еврейское государство продавало оружия на \$7,42 млрд.

За первое полугодие экспорт израильского оружия уже достиг \$4 млрд. и эксперты прогнозируют годовой показатель на уровне 2012 г. За десятилетие экспорт израильских оружейных систем вырос более, чем вдвое - в 2003 г. еврейское государство продало оружия на \$3,5 млрд.

Израиль направляет на экспорт 71% продукции военно-промышленного комплекса. (APMC-TACC/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://forbes.kz/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно **БЕСПЛАТНО оформить месячную ознакомительную подписку на электронный вариант журнала «Машиностроение Украины», а потом определиться: стоит подписываться на него или нет. Попробуйте!**

США: THE TIMKEN COMPANY ОПУБЛИКОВАЛА РЕЗУЛЬТАТЫ I ПОЛУГОДИЯ 2013 ГОДА

Результаты работы во втором квартале опубликовал американский производитель подшипников The Timken Company. Общий объем продаж составил \$1,1 млрд, что на 16% ниже показателей прошлого года. Ситуация является прямым следствием падения спроса со стороны промышленных потребителей, нефтегазового сектора и проводимой компанией маркетинговой стратегии в части легкового автотранспорта. Чистая прибыль за прошедший квартал составила \$82,8 млн.

За первое полугодие объем продаж The Timken Company составил \$2,2 млрд., что на 20% ниже показателей 2012 г. Общая чистая прибыль составила \$157,9 млн. Руководство The Timken Company подчеркивает, что в непростых условиях глобального снижения спроса на рынках компании все-таки удалось сохранить двухзначную операционную маржу. Несмотря на то, что взгляд аналитиков на результаты всего года стал более осторожным, руководство сохраняет оптимизм в отношении итоговых показателей, но объемы продаж по итогам всего года ожидаются на 10%, чем в 2012 г.

Во втором квартале The Timken Company приобрела сервисную компанию по ремонту электромоторов Smith Services Inc. из Принстона. Теперь 140 сотрудников Smith Services, работающие в 7 штатах, приносящие прибыль \$17 млн. в год, обслуживающие конечных пользователей энергетики, нефтехимии, целлюлозно-бумажной промышленности сталелитейной, добывающей и ядерной отрасли станут членами команды Timken. Их работа усилит позиции производителя подшипников в части ремонта и восстановления передаточных механизмов и подшипников.

Несмотря на позитивные прогнозы, The Timken Company все же ожидает снижения продаж в Группе подшипников и приводных компонентов в сегменте Mobile Industries на 7-12%, в сегменте Process Industries роста на 2-7%, в сегменте Aerospace and Defense роста на 3-8%. The Timken Company входит в ежегодный рейтинг 2000 крупнейших мировых публичных компаний американского Forbes. Ассортимент подшипников Timken насчитывает свыше 200 различных типов конических подшипников и более 26 тыс. стандартных типоразмеров. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ШВЕЦИЯ: ГРУППА SKF ПОДПИСАЛА ДОЛГОСРОЧНЫЙ КОНТАКТ

Производитель подшипников SKF подписал долгосрочный контракт с двигателестроительной компанией Turbomeca, одним из подразделений французской группы Safran. Согласно контракту общей стоимостью 900 млн. шв. крон для нового двигателя Turbomeca газотурбинного типа Arrano, будут поставляться подшипники SKF. Двигатели вертолетов являются ключевыми элементами этих воздушных судов, поэтому представители Дивизиона SKF Aerospace очень высоко оценили доверие, оказанное производимым ими подшипникам.

Новые двигатели Arrano, единственные в своей категории, мощностью 1100 л. с. предназначены для вертолетов с взлетным весом 4-6 т и потребляют на 10-15% меньше горючего. Летные характеристики существенно улучшены, а воздействие на окружающую среду минимизировано. "Arrano" - коммерческое название двигателя TM800, разработанного компанией Turbomeca в рамках стратегии R&T, включающей опытно-конструкторские работы для разработки инновационных продуктов со сниженными сроками и стоимостью производства. Arrano, на языке басков означает "орел", а по традиции двигателестроители Turbomeca дают разработкам названия вершин Пиренеев, у подножия которых расположена компания. В этом конкурентоспособном двигателе с улучшенными техническими характеристиками, с возможностью предоставления дополнительных услуг по техобслуживанию, объединены результаты нескольких исследовательских проектов, в том числе в области комплектующих деталей и процессов.

Safran - высокотехнологичная группа с четырьмя ключевыми бизнесами: двигатели для авиакосмонавтики, оборудование для воздушных судов, для военных целей и для обеспечения безопасности. В состав группы входит ряд компаний, являющихся лидерами в своих сегментах рынка. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ЯПОНИЯ: РАЗРАБОТАНЫ НОВЫЕ ОПТИМИЗИРОВАННЫЕ ПОДШИПНИКИ NSK ДЛЯ ТРАНСМИССИЙ

Новый шарикоподшипник с уплотнением для использования в трансмиссиях разработан под маркой NSK. Новый подшипник, более компактный, с минимальной силой трения и более легкий, предназначен как для механических трансмиссий, так и для автоматических коробок передач с двойным сцеплением. В 2018 г. производитель подшипников NSK Corp/ надеется продавать новых подшипников уже на 1,8 млрд. иен, надеясь на повышение спроса в Европе на развивающихся рынках.

Современные требования минимизации расхода топлива к средствам передвижения затрагивают и технические характеристики трансмиссий в автомобилях. Трансмиссии должны обладать малым весом, быть компактными, трение в них должно быть минимально. Для предотвращения проникновения инородных объектов внутрь компонентов трансмиссии - подшипников, необходимо уплотнение. Однако немедленно встает вопрос о минимизации трения, но так же и встает вопрос о дополнительных промежуточных прокладках для минимизации износа компонентов трансмиссии, что увеличивает число содержащихся в ней элементов. Новый подшипник имеет не только повышенный срок службы, но и вдвое меньшую силу трения. Оптимизируя внутреннюю геометрию дорожек качения, инженеры NSK Corp. смогли достичь возможности увеличения допустимой нагрузки на подшипник в аксиальном направлении на 20%. Увеличенная кромка внутреннего кольца и специальное уплотнение, соприкасающееся с валом, позволили избежать необходимости применения дополнительного разделителя.

NSK первой начала производить в Японии шариковые подшипники. В 13 странах компания владеет почти 60 заводами, выпускающими подшипники. Компания NSK обладает сертификатом ISO 9001, производства придерживаются одних и тех же жестких стандартов контроля качества. Постоянная проверка качества является частью производственного процесса. Компания получила также сертификат ISO 14001, что подразумевает высокий уровень ответственности за окружающую среду. NSK инвестирует в научно-исследовательскую деятельность больше 100 млн. евро каждый год. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

**РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ «ПОЛЮС» ИМ. М. СТЕЛЬМАХА»
ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛО ЛАЗЕРНУЮ АППАРАТУРУ НА ДНЕ ИННОВАЦИЙ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ**

Научно-исследовательский институт "Полюс" им. Стельмаха (НИИ "Полюс"), входящий в холдинг Госкорпорации "Ростех" "Швабе", представил на Дне инноваций Министерства обороны России лазерные гироскопы, дальномеры и целеуказатели.

Экспозиция НИИ "Полюс" включила современные и перспективные образцы лазерных гироскопов, инерциального блока, лазерного гироскопа, лазерных целеуказателей, подсветчиков и дальномеров.

Разработка и производство твердотельных лазеров и приборов на их основе, полупроводниковых лазеров различного типа и приемо-передающих модулей для волоконно-оптических линий связи, лазерных гироскопов и элементов лазерных систем является основным направлением деятельности института. По заказу Вооруженных сил России "Полюс" занимается разработками в этой сфере свыше сорока лет.

Изделия "Полюса" пользуются большим спросом как на предприятиях России и СНГ, так и за рубежом - институт поставляет гражданскую продукцию в страны Европы, США, Канаду и Китай.

В планах "Полюса" - расширение инновационных и прорывных разработок в интересах Минобороны, а также усиление работы по поиску и подготовке талантливых молодых специалистов при поддержке военного ведомства. (Пресс-служба ОАО "НИИ "Полюс" им. М. Стельмаха"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «ВЫСОКОТОЧНЫЕ КОМПЛЕКСЫ» И ГРУППА «САФРАН» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ОПТИКО-ЭЛЕКТРОННОЙ ОБЛАСТИ

ОАО "НПО "Высокоточные комплексы" (входит в "Ростех") и французская группа "Сафран" (Safran) подписали на авиационно-космическом салоне "МАКС-2013" Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в сфере оптико-электронной области. Документ подписали председатель и главный исполнительный директор "Сафран" Жан-Поль Эртеман и генеральный директор "Высокоточные комплексы" Александр Денисов.

Меморандум подтверждает доверие НПО "Высокоточные комплексы" к высококачественным тепловизорам производства компании "Сажем" (входит в группу "Сафран") и обеспечивает возможность размещения дальнейших заказов на их поставки, начиная с осени, сообщил после церемонии подписания Денисов.

Партнерство между "Сафран" и НПО "Высокоточные комплексы" развивается уже более десяти лет в рамках сотрудничества их подразделений - "Сажем" и тульского Конструкторского бюро приборостроения (КБП). Высококонкурентоспособные решения, совместно предлагаемые КБП и "Сажем", успешно завоевывают ниши на внутреннем российском и международном рынках и имеют хорошие перспективы на будущее, отражая высокий потенциал сотрудничества двух компаний.

Тепловизоры "Сажем", используются, в частности, в составе зенитного ракетно-пушечного комплекса (ЗРПК) "Панцирь-С1", поставляемого КБП Объединенным Арабским Эмиратам. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

РОССИЯ: БУДУЩЕЕ ПРИБОРОСТРОЕНИЯ

Развивать ли приборостроение в России? Разумеется, развивать, совершенствовать и поддерживать со стороны государства. Вопрос лишь в том как, в каких направлениях и какими средствами. Если до 1970-х годов российское приборостроение находилось на мировом уровне развития как по основной номенклатуре изделий, так и по перспективным разработкам, то к началу 1990-х годов полностью исчезли целые направления исследований и производства. Уровень отрасли значительно снизился, часть предприятий после распада СССР оказалась за границей, а многие были либо перепрофилированы, либо вообще закрыты. Между тем, приборостроение критически важно для многих отраслей экономики, и в частности - для авиации, космоса, обороны, атомной промышленности, нефтяной и газовой промышленности, транспорта, сельского хозяйства и медицины.

Сейчас отрасль выживает каким-то непостижимым образом. География размещения приборостроительных предприятий в стране чрезвычайно широка: кроме двух столиц, они базируются в огромном количестве городов, среди которых их больше всего в Челябинске, Свердловске, Муроме, Иваново, Липецке, Туле, Калуге, Армавири, Нальчике, Смоленске, Чебоксарах, Казани, Рязани и Воронеже, а в каталогах приборостроительных заводов по-прежнему остается широкий перечень продукции.

Однако на внешний рынок российским приборостроителям поставить особо нечего, так как большая часть производимых предприятиями приборов морально устарева. Налицо реальное отставание от мировых лидеров, в число которых входят не только США или Япония, но и Китай.

Отсюда возникает встречная проблема - прямой импорт приборов из-за рубежа. На сегодняшнем российском рынке, к сожалению, преобладают системы и технологии иностранного производства, хотя российские приборостроительные фирмы продолжают выпускать собственную продукцию, которая могла бы сохранить долю в этом стратегически значимом высокотехнологичном секторе хозяйства.

Конечно, покупка технологий бывает не только допустимой, но и оправданной, так как без доступа к новым технологиям не бывает движения вперед. Но новейшие технологии обычно тщательно скрываются их разработчиками, поэтому приходится активно покупать готовую продукцию, что не всегда бывает безопасно.

К примеру, системы автоматизации американской компании Honeywell установлены на 12 из 13 крупнейших нефтеперерабатывающих заводов России, обеспечивают безопасность главных зданий российского правительства - Белого дома, Государственной Думы, Федерального Собрания (притом, что российский производитель может предложить функционально не же самое, пусть и отставшее на 1-2 поколения). Разумеется, при таком технологическом разрыве американское оборудование и приборы российским заказчикам удобнее и приятнее. Однако национальная безопасность - это очень тонкая материя, которая в частности подразумевает, что нельзя технологически зависеть от импорта иностранного оборудования и приборов, правильнее пользоваться своими собственными. Да, сегодня Honeywell с большим тщанием и за большие деньги устанавливает противопожарные датчики в Кремле. А завтра? Не дай бог, поменяется алгоритм

взаимоотношений России и США.

С государственной точки зрения правильное поддержание российских приборостроителей. Да, россияне сейчас не лидеры, технологии не так хороши. Однако все можем делать сами, и делали, и сейчас это тоже возможно. По большому счету, то, что делается сейчас, и, как рассчитываем, будет делаться и впредь, должно быть направлено на сохранение имеющегося задела в целях обеспечения безопасности страны. При таком понимании уже не имеет значения, весит датчик 5 кг или 150 г, оснащен ли он стрелочным или OLED-экраном, главное - чтобы он был и надежно функционировал. В этом же контексте становится совершенно внятной поставленная на государственном уровне задача создания российского аналога Windows, которая вне контекста не может не вызвать улыбку. Ясно, что она будет ей уступать (далеко, кстати, не идеальной), главное достоинство будет заключаться в наличии российской ОС.

Аналогичным образом в бытовом, общегражданском, экономическом плане создание национальной навигационной системы "ГЛОНАСС" с большим временным лагом и за дикие деньги - совершенная бессмыслица. GPS в смартфонах вроде бы достаточно (дорогу из одной географической точки в другую покажет в лучшем виде). А если завтра война и они "лампочку выключат"? Кстати, исходя из той же логики, Китай развивает "Бэйдоу". Европейский "Галилео", возможно, также создается из опасений европейцев перед сверхнадежными партнерами. Кто решится утверждать, что Windows не обрушатся в одночасье на всей территории Российской Федерации, или, скажем, датчики Honeywell не приведут к возникновению пожаров на всех российских нефтеперерабатывающих заводах? В наступающий век кибервойн ничего нельзя исключать.

Вот и получается, что необходимо сохранять имею-

щийся технологический задел, подпитывать из бюджета уцелевшие предприятия. Никому не известно, когда и что может пригодиться. Безусловно, не стоит рассчитывать на какой-то технологический прорыв в приборостроении, но ничто не препятствует выбрать два-три прорывных направления (одно всегда может оказаться тупиковым) для дальнейшего развития приборостроения в России. То есть миновать одну, а то и две стадии развития отрасли разом (при этом, увы, умышленно позабыв на время о красоте и удобстве).

Какими быть этим пилотным направлениям? Выбор есть, ведь советское приборостроение оставило в наследство великолепно развитую отрасль - кроме приборов для стратегически значимых отраслей это и средства передачи информационных сигналов и управляющих импульсов на большие расстояния, и устройства для определения состава и концентрации веществ в разных средах, материалах и продуктах, и телеметрическое сейсмическое оборудование для исследования нефтегазовых объектов и мониторинга действующих месторождений, и геофизическое, гидрометеорологическое, лабораторное и медицинское оборудование, и средства телемеханики и автоматизации.

Правильные шаги в этом направлении уже делаются. Например, в рамках "Ростехнологий" создан холдинг "Швабе", включающий 19 лидеров российской оптомеханики с общим портфелем заказов более чем на 80 млрд. руб. на 5 лет.

А если весь приборостроительный комплекс собрать в один государственный холдинг? И хотя пока до размеров Honeywell дотянуться не получится, но может возникнуть вполне адекватная, отвечающая вызовам беспоконечного времени структура, готовая к выполнению прорывных технологических задач. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

США: КОМПАНИЯ TEKTRONIX INC. РАСШИРИЛА СЕМЕЙСТВО ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ ОСЦИЛЛОГРАФОВ СМЕШАННЫХ СИГНАЛОВ

Компания Tektronix, Inc., ведущий мировой производитель осциллографов, представила новую серию производительных осциллографов MSO/DPO70000DX, которая состоит из моделей с полосой пропускания 23, 25 и 33 ГГц и включает расширенные средства отладки цифровых и аналоговых схем. Кроме того, компания объявила о выпуске самого быстродействующего в мире осциллографического пробника с полосой пропускания 33 ГГц с самым низким уровнем шума и с лучшей в отрасли чувствительностью для низковольтных сигналов высокоскоростных последовательных шин и радиочастотных сигналов.

С выпуском новых осциллографов смешанных сигналов MSO70000DX компания Tektronix продолжает расширять самую обширную в отрасли линейку осциллографов MSO, верхняя граница аналоговой полосы пропускания которых теперь составляет от 70 МГц до 33 ГГц. Благодаря 16 цифровым каналам, присутствующим во всех моделях Tektronix MSO, инженеры могут одновременно контролировать множество сигналов, сокращая время отладки и проверки систем. Это позволяет коллективам разработчиков не отставать от намеченного графика работ. Новые осциллографы MSO70000DX предлагают лучшее в отрасли разрешение по времени 80 пс по всем 16 цифровым каналам. Это дает возможность точно и в реальном времени оценивать работу протоколов таких последовательных шин, как USB, I2C и SPI, а также выполнять проверку высокоскоростной памяти DDR в аналоговом режиме по 4 широкополосным каналам.

"Передовые технологии памяти DDR4 находят новые области применения, в том числе на производственных серверных платформах, - отметил Миан Куддас, председатель Объединенного инженерного совета по электронным устройствам (JEDEC). - JEDEC приветствует появление инструментов, которые упрощают проверку таких серверных платформ и сокращают путь этих изделий до заказчика, гарантируя повышенную надежность".

С выпуском пробника TriMode серии P7600, имеющего полосу пропускания 33 ГГц, компания Tektronix получила самую широкополосную на рынке систему снятия сигнала. Лучшая в отрасли система пробников TriMode позволяет выполнять дифференциальные, несимметричные и синфазные измерения одним пробником, что дополнительно расширяет возможности каждого канала осциллографа.

"Для отладки новейших высокоскоростных последовательных шин нужны быстродействующие и гибкие аналоговые и цифровые входы", - сказал Брайан Рейх, генеральный менеджер отдела производительных осциллографов компании Tektronix. - Инженерам, работающим с PCIe3, M-PHY, SuperSpeedPlus USB и памятью LPDDR3 или DDR4, серия 70000DX предлагает необходимую полосу пропускания, встроенные средства отладки и отмеченные призами инновации, такие как функция Visual Trigger. Все эти достоинства способствуют соблюдению срока и бюджета проекта".

По сравнению с осциллографами прежней серии 70000D, новые модели MSO/DPO70000DX предлагают улучшенные характеристики, функциональность и более высокий уровень эффективности. Кроме того, новые модели допускают множество вариантов обновления для сохранения инвестиций по мере роста потребностей, включая расширение полосы пропускания, аппаратную модернизацию и обмен устаревшего оборудования на новое. Например, аналоговые модели DPO70000DX можно оснастить цифровыми каналами с помощью комплекта, устанавливаемого пользователем.

Осциллографы смешанных сигналов (модели MSO) с полосой пропускания 23, 25 и 33 ГГц имеют функцию одно-временной регистрации цифровых и аналоговых сигналов iCapture™, используемую только в высокопроизводительных осциллографах и логических анализаторах компании Tektronix. Эта функция позволяет инженерам быстро и просто проверять аналоговые характеристики любых 16 сигналов, подаваемых на цифровые каналы осциллографа серии MSO70000DX, без смены или переключения пробников.

Модели MSO и DPO новой серии обладают более широким динамическим диапазоном 600 мВ/дел (полная шкала 6 В) при максимальном установленном напряжении, что в пять раз больше, чем в серии 70000D. Длина записи увеличена в четыре раза и достигает теперь 1 Гвыб./канал по двум каналам. Производительность процессора тоже увеличена, что обеспечивает быстрое декодирование более длинных записей. Кроме того, приборы поддерживают скорость регистрации более 300000 осциллограмм в секунду.

Осциллографы MSO/DPO70000DX дополняют семейство пробников P7600, которые обладают теперь самой широкой в отрасли полосой пропускания 33 ГГц в совокупности с чувствительностью, повышенной до 3,48 мВ/дел. Примененная в них архитектура "выносной головки" обеспечивает кратчайший путь для входного сигнала и самый низкий уровень шумов для пробников с такой полосой. Конструкция TriMode позволяет выполнять дифференциальные, несимметричные и синфазные измерения через одно коаксиальное или припаиваемое соединение. (Пресс-служба компании Tektronix/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СРЕДСТВ СВЯЗИ

УКРАИНА: ГХК «ДНЕПРОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА СОКРАТИЛА ЧИСТЫЙ УБЫТОК

Один из крупнейших национальных производителей аппаратуры и средств коммуникаций Днепропетровский машиностроительный завод в январе-июне сократил чистый убыток в 3 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года до 4,175 млн. грн. с 12,494 млн. грн. Об этом говорится в системе раскрытия информации Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку. Согласно сообщению, чистая выручка компании от реализации продукции в январе-июне сократилась на 34% до 25,56 млн. грн. с 38,7 млн. грн.

На фоне снижения себестоимости реализованной продукции на 43,3% до 22,2 млн. грн. валовая прибыль увеличилась в 104 раза до 3,357 млн. грн. с 32 тыс. грн.

Президент Украины Виктор Янукович Указом №376/2013 от 12 июля признал утратившим силу указ президента Украины от 16 ноября 1998 г. "О создании Государственной акционерной холдинговой компании "Днепропетровский машиностроительный завод" (№1056).

В июле 2012 г. 25% акций госкомпании "Днепропетровский машиностроительный завод" были проданы в ходе приватизационного конкурса, в котором победила компания "Вест Энергоинвест" (Днепропетровск). Реализационная цена госпакета составила 14,521 млн. грн. (при начальной цене в 14,376 млн. грн.).

Государственная холдинговая компания "Днепропетровский машиностроительный завод" создана в 1995 г. на базе Днепропетровского машиностроительного завода с целью создания единого научно-технического и производственного комплекса для разработки, производства и внедрения современных образцов отечественных систем и средств связи.

Основной номенклатурой завода является производство аппаратуры, средств телекоммуникаций для сетей связи Украины. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

США: В APPLE INC. СЧИТАЮТ, ЧТО СЕГМЕНТ ДОРОГИХ СМАРТФОНОВ НЕ ДОСТИГ ПИКА

Глава Apple Тим Кук не разделяет обеспокоенность ряда аналитиков относительно перенасыщенности рынка дорогими смартфонами. Он считает, что этот сегмент еще не достиг пика.

В подтверждение глава купертинской компании приводит последние данные по продажам iPhone. По его словам, даже на развитых рынках продукция Apple продолжает пользоваться растущим спросом. В прошедшем квартале продажи iPhone выросли на 50% в США, на 60% в Японии и на 50% в Великобритании.

Он также отметил, что спрос на iPhone 4/4S и iPhone 5 вырос и в развивающихся странах. В Индии, к примеру, спрос увеличился на 400%, в Польше и Турции - на 60%, на Филиппинах - на 140%.

Для уточнения, за истекший период Apple продала 31,2 млн. iPhone - рекордное количество для июньского квартала в сравнении с квартальным показателем в 26 млн. единиц в прошлом году. Продажи iPad составили 14,6 млн. штук по сравнению с 17 млн. таких девайсов в аналогичном квартале прошлого года. Продажи компьютеров Mac составили 3,8 млн. устройств; в соответствующем квартале прошлого года это число составляло 4 млн. единиц.

Вообще Apple планирует наращивать объемы продаж за счет новых услуг и продуктов, причем явно не в бюджетном сегменте.

Развитие розничной сети должно сыграть положительную роль в этом процессе. На рынке планшетов и смартфонов Apple занимает более 60%, и потенциал для роста еще имеется, считает Кук.

Несмотря на то что в сети уже давно гуляют слухи о появлении более дешевой модели iPhone, Apple официально не подтверждает эту информацию. Тим Кук продолжает настаивать на том, что место бюджетного устройства компании сейчас занимают предыдущие версии iPhone 4 и iPhone 4S. Он также отмечает, что поддержка новой версии iOS способна придать этим моделям "второе дыхание".

Apple объявила результаты работы за III квартал 2013 ф. г., завершившегося 29 июня. Доход компании за отчетный период составил \$35,3 млрд., а чистая прибыль - \$6,9 млрд. или \$7,47 на одну акцию.

Для сравнения, доход компании за тот же квартал предыдущего года составил \$35 млрд., а чистая квартальная прибыль - \$8,8 млрд. или \$9,32 на одну акцию. Валовая квартальная прибыль составила 36,9% в сравнении с 42,8% годом ранее. Международные продажи составили 57% от квартального дохода. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ФИНЛЯНДИЯ: КОМПАНИЯ NOKIA ПРЕДСТАВИЛА СМАРТФОН LUMIA 1020 С 41-МЕГАПКСЕЛЬНОЙ КАМЕРОЙ

Компания Nokia на презентации в Нью-Йорке 11 июля представила смартфон Lumia 1020. Особенность аппарата - встроенная 41-мегапиксельная камера.

Высокое разрешение фотоматрицы, утверждает Nokia, позволяет более полно использовать возможности цифрового "зума". Пользователь может "приблизить" объект на фото, вырезав из большого снимка соответствующий фрагмент без видимой потери качества.

Несмотря на заявленные 41 мегапиксель, Lumia 1020 умеет делать снимки с разрешением не выше 38 мегапикселей. В смартфоне есть так называемый "двойной" режим, когда камера сохраняет снимок в двух вариантах: 38- и 5-мегапиксельном. Первый, большой снимок можно подвергнуть дальнейшей обработке.

Камера в Lumia 920 оснащена оптическим стабилизатором, который позволяет избежать "шевеленки" при съемке в темноте. У нее объектив "Карл Цейс" из шести линз и ксеноновая фотовспышка, мощностью которой можно управлять. На смартфон можно снимать видео в разрешении до 1080p.

На Lumia 1020 предустановлено фотоприложение Pro Camera. Помимо базовых функций - съемки и сохранения фотографий, - оно позволяет менять настройки камеры (в частности, перемещать зону фокусировки и задавать значения выдержки и диафрагмы) и содержит фоторедактор для обработки уже сделанных снимков.

По характеристикам новый смартфон не сильно отличается от других "флагманов" Nokia - Lumia 920 и Lumia 925. У него двухъядерный процессор, 2 Гб оперативной и 32 - внутренней памяти и 4,5-дюймовый экран AMOLED с разрешением 1280x768 точек. Разъема для карт microSD у аппарата нет. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: LG ELECTRONICS ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛА ПРИБЫЛЬ

Квартальная прибыль второго крупнейшего производителя телевизоров в мире корейской LG Electronics снизилась на 9%, однако превзошла прогнозы благодаря рекордным продажам кондиционеров и восстановлению показателей на рынке смартфонов, пишет Reuters.

В конце 2012 г. LG стала третьим крупнейшим производителем смартфонов в мире. Компания рассчитывает, что сократить отставание от лидирующих в этом секторе Samsung Electronics и Apple Inc. ей поможет производство флагманской модели G2.

Операционная прибыль LG, во втором квартале продавшей рекордные 12,1 млн. смартфонов, составила 479 млрд. вон (\$380,8 млн.). Во втором квартале 2012 г. прибыль составила 526,7 млрд. вон (\$469,8 млн.), в первом квартале - 349,5 млрд. вон (\$311,7 млн.).

Маржа прибыли снизилась до 2% с 4,1% кварталом ранее.

Прибыль подразделения телевизоров упала на две трети до 106,5 млрд. вон (\$94,9 млн.) с 306 млрд. вон (\$272,9 млн.) годом ранее. Компания ожидает, что спрос на рынке ТВ останется низким, а конкуренция возрастет. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: SONY CORP. ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ ДЛЯ XPERIA КАМЕРУ С ВЫСОКИМ РАЗРЕШЕНИЕМ

Sony в скором времени планирует выпустить на рынок новую компактную камеру с высоким разрешением для мобильных устройств.

Речь идет о небольшом девайсе площадью 1 кв. дюйм, внутри которого будут расположены 20,2-мегапиксельный сенсор Exmor R и линзы Carl Zeiss f/1.8. Портал The Verge пишет о том, что новинка также будет оснащена автономным аккумулятором и Wi-Fi-модулем и адаптером беспроводной связи NFC.

Такая камера рассчитана на использование со смартфонами Xperia, имея возможность в реальном времени передавать картинку на экран устройства. Иными словами, речь идет об автономном программно-аппаратном комплексе, призванном улучшить процесс съемки с помощью мобильного телефона.

Помимо этого The Verge пишет, что информацию о гаджете удалось узнать сразу из двух разных источников в Sony. Представители компании заявили, что новинка уже почти готова к релизу, который должен состояться в самое ближайшее время. Однако точных сроков издание не называет.

Ранее в сети появилось подробное описание характеристик готовящегося к выходу смартфона Sony Xperia i1, известного также под кодовым названием Honami. Их опубликовал азиатский ресурс ePrice.

Уже и раньше ходили слухи о том, что в Sony Xperia i1 используется 20-мегапиксельная камера. Теперь стало известно, что новинка получит 1/2,3-дюймовый сенсор ExmorRS с разрешением 20,7 Мп, объектив Sony G и процессор обработки изображения BIONZ.

Sony Xperia i1 относится к категории камерофонов-смартфонов, где особое внимание уделено оптике фотокамеры, и составит, таким образом, конкуренцию Nokia Lumia 1020 и Samsung Galaxy S4 zoom.

Очевидно, что ожидаемый фотогаджет от Sony позволит сделать из любой Xperia последнего поколения похожий на Honami девайс, о чем говорит сходство в аппаратной части цифровых камер. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира»

(<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что на блоге «Машиностроения Украины» (<http://ukrmach.dp.ua>) представлено краткое содержание обзоров, опубликованных в журнале «Машиностроение Украины»? Доступ к блогу – **БЕСПЛАТНЫЙ**

БЕЛАРУСЬ: ОАО «МИНСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД» (МТЗ) ПЛАНИРУЕТ СОЗДАНИЕ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПО СБОРКЕ ТРАКТОРОВ В ШРИ-ЛАНКЕ

Минский тракторный завод планирует создание совместного предприятия по сборке сельхозтехники в Шри-Ланке. Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Минский тракторный завод" Владимир Волчок в ходе визита на предприятие президента Шри-Ланки Махинды Раджапаксы.

Высокий гость побывал на главном сборочном конвейере предприятия, осмотрел выставку сельхозтехники и агрегатов, которые выпускает производственное объединение. Особый интерес президент Шри-Ланки проявил к тракторам для обработки риса, а также к технике малой мощности - колесным мотоблокам мощностью 9 л. с., мини-тракторам мощностью 11 л. с.

Последние 10 лет Минский тракторный завод не поставлял тракторы в Шри-Ланку. Основные поставки этой продукции осуществлялись в 1970-1980 годах, это были тракторы мощностью 50-80 л. с.

Как отметил Владимир Волчок, в рамках визита президента Шри-Ланки в Беларусь состоялись переговоры с делегацией этой страны. "Мы достигли договоренности о поставках тракторов для потребителей Шри-Ланки, а также об организации там сборочного завода, - сказал генеральный директор. - В ближайшие недели мы должны выехать вместе с делегацией Минпрома в Шри-Ланку и обсудить более детально эти вопросы".

Ланкийские потребители заинтересованы в моделях тракторов для работы на рисовых чеках, а также для малых фермерских хозяйств. У МТЗ есть определенные предложения для фермеров, в ближайшее время специалисты уточнят технические требования по конкретным моделям для ланкийских партнеров. "Для нас нет никаких проблем по комплектации и изготовлению тракторов для стран с жарким климатом, в технике есть все необходимые функции для комфортной работы", - сказал гендиректор.

Владимир Волчок также отметил, что белорусские тракторы на рынке стран Юго-Восточной Азии успешно конкурируют с техникой Китая, Индии. "Думаю, мы имеем хорошие шансы закрепиться на новом для нас рынке и достойно представить технику, в которой заинтересованы ланкийские потребители, - отметил он. - Что касается возможных объемов поставок, то этот вопрос еще прорабатывается, ожидается, что объемы экспорта будут вписываться в рамки госпрограмм Шри-Ланки". (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ЭКСПОЗИЦИЯ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ НА ВЫСТАВКЕ В ГЕРМАНИИ БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНА ВЕДУЩИМИ КОМПАНИЯМИ

Впервые за многие годы участия российских компаний в выставке "Агритехника" (Ганновер, Германия), российская экспозиция будет организована при участии и поддержке федерального ведомства - Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Российские компании сельхозмашиностроения ведут активную подготовку к участию в международной выставке сельхозтехники "Агритехника", которая пройдет 12-14 ноября в Ганновере.

По мнению директора Ассоциации "Росагромаш" Евгения Корчевого представленные образцы техники вызовут бесспорный интерес у зарубежных потребителей, ведь в Ганновере будут представлены современные разработки российского сельхозмашиностроения.

"К примеру, компания "Агротехмаш" (Тамбов) готовит к зарубежному показу трактор "Террион" 7-го класса с мощностью 360 л. с. "Ростсельмаш" продемонстрирует новый кормоуборочный и роторный зерноуборочный комбайны с мощностью более 400 л. с. А ведущий российских производителей оборудования для хранения и послеуборочной обработки зерна "Воронежсельмаш" покажет уникальный фотосепаратор. Также две компании "БДМ-Агро" (Краснодар) и "Белагромаш-Сервис им. В. Рязанова" (Белгород) везут на "Агритехнику" дисковые бороны. Одним словом, экспозиция будет насыщенной и интересной", - рассказывает Е. Корчевой.

В ассоциации уверены, что опыт участия российских компаний в коллективном стенде, при поддержке Минпромторга России, даст положительные результаты.

"Экспозиции российских компаний сельхозмашиностроения на международных выставках всегда вызывали повышенный интерес у зарубежных потребителей. Но дальше интереса, как правило, дело не шло, ввиду отсутствия механизмов государственной поддержки экспорта. Все риски, связанные с поставкой техники на зарубежные рынки до сих пор производители берут на себя. Возможно, ситуация изменится, ведь до недавнего времени производители сельхозтехники не могли рассчитывать и на поддержку государства для участия в международных выставках. В прошлом году мы организовали российский стенд на выставке в Марокко, а в нынешнем примем участие в "Агритехнике", - говорит директор Ассоциации "Росагромаш" Евгений Корчевой. (Трактор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно получить из архива любой номер журнала «Машиностроение Украины» за прошедшие годы в виде файла, заказав его любым удобным Вам способом ([e-mail](mailto:info@ukrmach.dp.ua), факс, почта) и сделав 100-процентную предоплату.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что подписчики информматериалов «Машиностроения Украины» **БЕСПЛАТНО рекламируют свои сайты на сервере и блоге журнала в Internet?**

СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «КРЕМЕНЧУГСКИЙ ЗАВОД ДОРОЖНЫХ МАШИН «КРЕДМАШ» ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО

В апреле-июне Кременчугский завод дорожных машин "Кредмаш" (Полтавская обл.) увеличил объемы производства по сравнению с январем-мартом на 15% или на 3 единицы до 23 асфальтосмесительных установок. Об этом сообщил представитель завода. По его данным, установки завод отгрузил потребителям РФ, Украины, Азербайджана и Казахстана. Также завод производил запасные части к установкам.

По сравнению со II кварталом 2012 г. во II квартале завод увеличил выпуск асфальтосмесительных установок на 35,3% или на 6 единиц.

Всего за первое полугодие завод произвел 43 асфальтосмесительные и грунтосмесительные установки.

По итогам 2012 г. "Кредмаш" выпустил 68 асфальтосмесительных установок, что на 33,33% или на 17 единиц больше, чем в 2011 г.

Завод специализируется на производстве асфальтосмесительных установок и запасных частей к ним, битумосмесительного оборудования, автобитумовозов, котлов для литого асфальта на "КАМАЗ", "КрАЗ", "МАЗ", автоцистерны. 17,3% акций предприятия владеет компания "Кредмаш Импекс" (Полтавская обл.), 15,97% и 10,21% - физические лица, 12,6% - компания "Информационные системы" (Полтавская обл.). ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЗАО «ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «СПЕЦДОРМАШ» ОСВОИЛО ВЫПУСК АВТОГРЕЙДЕРОВ СДМ-25А

ЗАО "ПО "СпецДорМаш" начало серийное производство модифицированного автогрейдера СДМ-25А, который в первый раз был показан на СТТ-2013.

"СпецДорМаш" изменил в машине не только внешний вид. Теперь габариты машины не превышают 2,5 м. Восьмигранная кабина дает лучшую обзорность. Производители агрегатировали ее сиденьями, которые можно откидывать, и ящиками для инструментов. Для безопасности машиниста трапы дополнены поручнями. Три типа ножей: плоский, сетчатый, гребенчатый - установлены на среднем отвале и позволяют эксплуатировать новинку при различных задачах.

Что касается технических свойств, то максимальная сила тяги модели теперь достигает 166 кН. Доработанная КПП К-701 дает возможность оператору быстро переключаться на задний ход, тем самым экономя его рабочее время. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

РОССИЯ: ИМПОРТ СПЕЦТЕХНИКИ ЗА II КВАРТАЛ 2013 ГОДА Общая доля отправки

Вид техники	II квартал 2013 г.		II квартал 2013 г./ II квартал 2012 г.	
	шт.	\$	шт.	\$
<i>Землеройная техника</i>				
Колесные гидравлические экскаваторы	668	78403648	6,54	16,11
Тяжелые гидравлические экскаваторы (свыше 33 т)	261	54800015	-18,94	-23,12
Средние гидравлические экскаваторы (20-33 т)	1329	136228496	27,67	28,30
Малые гидравлические экскаваторы (10-20 т)	170	12055307	19,72	31,31
Средние гусеничные бульдозеры (100-360 л. с.)	598	69535659	-21,52	-39,50
Средние колесные погрузчики (100-360 л. с.)	2575	111031124	19,71	9,60
Экскаваторы-погрузчики	3031	188293739	12,09	11,27
<i>Карьерная техника</i>				
Большие горные гидравлические экскаваторы (свыше 100 т)	20	44866525	-28,57	-29,57
Тяжелые гусеничные бульдозеры (свыше 360 л. с.)	48	32745795	-61,60	-60,86
Тяжелые колесные погрузчики (свыше 360 л. с.)	24	23425022	9,09	49,22
Погрузчики для подземных работ	53	28643282	3,92	20,05
Самосвалы с шарнирно-сочлененной рамой	73	23760772	-40,16	-41,10
<i>Мини-техника</i>				
Малые колесные погрузчики (до 105 л. с.)	374	6785914	138,22	93,19
Малый гусеничный бульдозер	95	2059566	5,56	15,88
Мини-гидравлические экскаваторы (до 10 т)	1113	14110389	7,33	29,38
<i>Дорожная и бетонная техника</i>				
Асфальтовые tandemные вибрационные катки	688	27314462,9	-11,79	-21,26
Грунтовые вибрационные катки	407	27404747	-12,10	-9,10
Дорожные фрезы	64	15067738	-56,76	-67,71
Пневмоколесные катки	62	4483193	55,00	67,92
Автобетононасосы	80	15301433	15,94	25,65
Асфальтоукладчик	293	45759415	-8,72	-26,08
<i>Подъемная техника</i>				
Телескопические погрузчики	566	37776398	25,78	24,93
Автокраны	82	47228871	-56,84	-35,99
Гусеничные краны свыше 60 т	26	37183260	44,44	34,89
Башенные краны	195	34108336	54,76	-3,81
Краны манипуляторы (новые)	1668	23355020	20,78	16,35
Краны манипуляторы (б/у)	1937	3563314	3,20	41,59

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» – <http://ukrmach.dp.ua/>

46
ЗЕМЛЕРОЙНАЯ ТЕХНИКА

Колесные гидравлические экскаваторы

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Южная Корея	59,58	35,84
Германия	13,17	-15,38
Франция	11,08	15,63
Прочие	16,17	-38,98
<i>Регион РФ</i>		
Москва	52,69	51,72
Московская область	13,62	-36,81
Санкт-Петербург	9,13	3,39
Прочие	24,55	-14,58
<i>Марки</i>		
Hyundai	32,34	33,33
Doosan	23,80	62,24
Caterpillar	11,53	20,31
Прочие	32,34	-28,71

Тяжелые гидравлические экскаваторы (свыше 33 т)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Корея Южная	67,05	47,06
Япония	19,54	-66,45
Франция	3,07	33,33
Прочие	10,34	-40,00
<i>Регион РФ</i>		
Москва	57,09	4,93
Московская область	29,89	59,18
Новосибирская область	3,07	-70,37
Прочие	9,96	-75,00
<i>Марки</i>		
Doosan	31,03	62,00
Hyundai	19,54	30,77
Volvo	16,86	193,33
Прочие	32,57	-61,01

Средние гидравлические экскаваторы (20-33 т)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Южная Корея	53,35	24,60
Япония	20,84	6,95
Великобритания	13,77	40,77
Прочие	12,04	92,77
<i>Регион РФ</i>		
Москва	65,69	104,45
Московская область	13,39	-18,35
Санкт-Петербург	7,98	39,47
Прочие	12,94	-46,25
<i>Марки</i>		
Hyundai	31,23	29,69
Hitachi	18,06	220,00
Doosan	13,09	1,75
Прочие	37,62	5,25

Малые гидравлические экскаваторы (10-20 т)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	43,53	2,78
Южная Корея	22,35	35,71
Великобритания	15,88	42,11
Прочие	18,24	34,78
<i>Регион РФ</i>		
Москва	54,71	57,63
Санкт-Петербург	14,71	78,57
Приморский край	12,94	-12,00
Прочие	17,65	-31,82

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Марки</i>		
Hitachi	25,29	26,47
Caterpillar	23,53	60,00
JCB	14,71	38,89
Прочие	36,47	-4,62

Средние гусеничные бульдозеры (100-360 л. с.)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Китай	72,07	5,90
Япония	12,37	-56,98
США	6,02	-16,28
Прочие	9,53	-59,29
<i>Регион РФ</i>		
Москва	29,43	-12,00
Амурская область	12,88	40,00
Новосибирская область	9,70	-6,45
Прочие	47,99	-35,51
<i>Марки</i>		
Shantui	55,02	-7,84
Caterpillar	13,55	-55,49
Zoomlion	7,86	1075,00
Прочие	223,58	-35,62

Гусеничные бульдозеры (до 105 л. с.)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	95,79	85,81
Польша	2,11	100,0
США	2,11	*
Прочие	0,00	-100,00
<i>Регион РФ</i>		
Приморский край	74,74	2,90
Москва	15,79	25,00
Сахалинская область	3,16	50,00
Прочие	6,32	-14,29
<i>Марки</i>		
Komatsu	48,42	53,33
Mitsubishi	24,21	-41,03
Caterpillar	14,74	27,27
Прочие	12,63	20,00

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Средние колесные погрузчики (100-360 л. с.)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Китай	92,31	25,70
Япония	1,59	-38,81
Великобритания	1,48	65,22
Прочие	4,62	-30,00
<i>Регион РФ</i>		
Москва	37,71	13,97
Амурская область	22,33	69,62
Свердловская область	5,32	59,30
Прочие	34,64	2,06
<i>Марки</i>		
SDLG	24,82	0,31
XCMG	16,27	7,44
Hyundai	6,21	384,85
Прочие	52,70	24,38

Экскаваторы-погрузчики

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Великобритания	60,21	-6,91
Италия	14,25	38,46
Турция	11,98	105,08

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
Прочие	13,56	-19,09
<i>Регион РФ</i>		
Москва	42,36	197,91
Санкт-Петербург	16,00	20,05
Свердловская область	7,75	111,71
Прочие	33,88	-41,58
<i>Марки</i>		
JCB	45,23	9,07
Caterpillar	8,74	16,23
Terex	6,90	-15,38
Прочие	39,13	22,02

КАРЬЕРНАЯ ТЕХНИКА

Большие горные гидравлические экскаваторы (свыше 100 т)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	65,00	0,00
Германия	25,00	0,00
Франция	5,00	-87,50
	5,00	-50,00
<i>Регион РФ</i>		
Москва	100,00	-25,93
	0,00	*
	0,00	*
	0,00	-100,00
<i>Марки</i>		
Komatsu	40,00	-11,11
Hitachi	40,00	60,00
Caterpillar	10,00	*
Прочие	10,00	-85,71

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Тяжелые гусеничные бульдозеры (свыше 360 л. с.)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	75,00	-37,93
США	25,00	-76,00
	0,00	*
	0,00	-100,00
<i>Регион РФ</i>		
Москва	64,58	-40,38
Магаданская область	8,33	-80,00
Нижегородская область	8,33	-55,56
Прочие	18,75	-79,55
<i>Марки</i>		
Komatsu	75,00	-40,98
Caterpillar	25,00	-76,00
	0,00	*
	0,00	-100,00

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Тяжелые колесные погрузчики (свыше 360 л. с.)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	54,17	8,33
США	41,67	42,86
Швеция	4,17	0,00
Прочие	0,00	-100,00
<i>Регион РФ</i>		
Москва	75,00	157,14
Новосибирская область	12,50	50,00
Магаданская область	8,33	-66,67
Прочие	4,17	-85,71
<i>Марки</i>		
Komatsu	45,83	-15,38
Caterpillar	41,67	42,86
Hitachi	18,33	100,00
Прочие	4,17	0,00

Погрузчики для подземных работ

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Финляндия	28,30	25,00
Китай	16,98	-10,00
Австралия	15,09	300,00
Прочие	39,62	-22,22
<i>Регион РФ</i>		
Москва	35,85	-5,00
Красноярский край	26,42	0,00
Мурманская область	11,32	*
Прочие	26,42	-17,65
<i>Марки</i>		
Atlas Copco	16,98	-59,09
Sandvik	35,85	18,75
Caterpillar	20,75	120,00
Прочие	26,42	75,00

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Самосвалы с шарнирно-сочлененной рамой

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Швеция	27,40	-64,29
Великобритания	23,29	-43,33
Германия	21,92	6,67
Прочие	27,40	-4,76
<i>Регион РФ</i>		
Москва	54,79	5,26
Московская область	27,40	185,71
Тюменская область	10,96	*
Прочие	6,85	-93,51
<i>Марки</i>		
Volvo	27,40	-86,67
Bell	23,29	-60,47
Caterpillar	15,07	-87,36
Прочие	34,25	-115,82

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

МИНИ-ТЕХНИКА

Малые колесные погрузчики (до 105 л. с.)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Китай	50,53	285,71
Япония	17,38	12,07
Финляндия	16,04	252,94
Прочие	16,04	81,82
<i>Регион РФ</i>		
Амурская область	33,96	4133,33
Москва	27,01	124,44
Приморский край	14,44	14,44
Прочие	24,60	24,60
<i>Марки</i>		
SZM	15,24	*
Avant	15,24	235,29
Multione	8,56	*
Прочие	60,96	62,96

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Мини-гидравлические экскаваторы (до 10 т)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	83,92	7,73
Великобритания	3,05	6,25
Германия	2,52	21,74
Прочие	10,51	1,74
<i>Регион РФ</i>		
Приморский край	76,10	11,30

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
Москва	7,82	-18,69
Калининградская область	3,86	115,00
Прочие	12,22	-8,72
<i>Марки</i>		
Komatsu	20,04	-4,29
Kubota	12,85	70,24
Hitachi	11,68	20,37
Прочие	55,44	0,82

ДОРОЖНАЯ И БЕТОННАЯ ТЕХНИКА

Асфальтовые танDEMные вибрационные катки

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	52,18	-20,22
Германия	21,95	6,34
Швеция	7,12	-24,62
Прочие	18,75	4,88
<i>Регион РФ</i>		
Москва	42,15	-17,38
Приморский край	21,66	8,76
Московская область	14,68	-27,86
Прочие	21,51	-2,63
<i>Марки</i>		
Hamm	32,56	-28,89
Bomag	18,75	-8,51
Sakai	9,74	-9,46
Прочие	38,95	7,20

Грунтовые вибрационные катки

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Китай	39,80	-1,82
Германия	29,48	-19,46
Чехия	14,50	7,27
Прочие	16,22	-29,79
<i>Регион РФ</i>		
Москва	36,61	17,32
Московская область	12,53	-41,38
Амурская область	11,30	53,33
Прочие	39,56	-26,48
<i>Марки</i>		
Ammann	14,00	1,79
Bomag	13,51	-8,33
Caterpillar	13,51	120,00
Прочие	58,97	-25,47

Гусеничные/колесные асфальтоукладчики

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Германия	49,49	-35,84
Япония	20,82	35,56
Италия	17,06	47,06
Прочие	12,63	131,25
<i>Регион РФ</i>		
Москва	36,52	-23,57
Приморский край	20,82	41,86
Московская область	16,72	44,12
Прочие	25,94	-26,92
<i>Марки</i>		
Vogele	33,79	-38,51
Bomag	11,60	78,95
Hanta	7,85	21,05
Прочие	46,76	12,30

Дорожные фрезы

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Германия	84,38	-54,62
Китай	7,81	0,00
Италия	6,25	-77,78
Прочие	1,56	-83,33
<i>Регион РФ</i>		
Москва	56,25	-61,29
Санкт-Петербург	18,75	-36,84
Воронежская область	6,25	*
Прочие	18,75	-66,67
<i>Марки</i>		
Wirtgen	71,88	-60,68
XCMG	6,25	0,00
RST-ATT	6,25	*
Прочие	15,63	-62,96

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Пневмоколесные катки

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Германия	64,52	53,85
Китай	19,35	140,00
Чехия	8,06	66,67
Прочие	8,06	-16,67
<i>Регион РФ</i>		
Москва	54,84	54,55
Московская область	14,52	80,00
Амурская область	11,29	250,00
Прочие	19,35	9,09
<i>Марки</i>		
Hamn	46,77	38,10
Bomag	16,13	100,00
Ammann	9,68	100,00
Прочие	27,42	54,55

Автобетононасосы

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Южная Корея	55,00	33,33
Германия	18,75	-28,57
Италия	12,50	400,00
Прочие	13,75	-15,38
<i>Регион РФ</i>		
Приморский край	57,50	43,75
Москва	25,00	33,33
Санкт-Петербург	8,75	40,00
Прочие	8,75	-58,82
<i>Марки</i>		
KPC	45,00	-40,00
Putzmeister	16,25	-59,38
Cifa	10,00	-78,95
Прочие	28,75	-135,70

ПОДЪЕМНАЯ ТЕХНИКА**Телескопические погрузчики**

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Франция	30,21	33,59
Великобритания	29,51	1,21
Италия	28,09	87,06
Прочие	12,19	-4,17
<i>Регион РФ</i>		
Москва	49,65	39,80
Белгородская область	14,13	122,22
Саратовская область	7,77	-16,98

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
Прочие	28,45	0,63
<i>Марки</i>		
Manitou	31,63	42,06
JCB	29,68	4,35
Dieci	10,78	96,77
Прочие	27,92	19,70

Автокраны

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Германия	54,88	-26,23
Китай	39,02	-74,19
Турция	1,22	*
Прочие	4,88	-20,00
<i>Регион РФ</i>		
Москва	46,34	-28,30
Амурская область	10,98	-88,00
Московская область	9,76	33,33
Прочие	32,93	-51,79
<i>Марки</i>		
Liebherr	36,59	-79,31
XCMG	20,73	-95,54
Sany	10,98	125,00
Прочие	31,71	-107,65

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Гусеничные краны свыше 60 тонн

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Австрия	38,46	100,00
Германия	26,92	0,00
Япония	15,38	-20,00
Прочие	19,23	400,00
<i>Регион РФ</i>		
Москва	42,31	37,50
Санкт-Петербург	26,92	133,33
Новосибирская область	11,54	*
Прочие	19,23	-28,57
<i>Марки</i>		
Liebherr	61,54	77,78
XCMG	11,54	*
Kobelco	7,69	0,00
Прочие	19,23	-128,57

* - во II квартале 2012 г поставок не было.

Башенные краны

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Китай	43,08	162,50
Германия	14,36	12,00
Испания	12,82	38,89
Прочие	29,74	13,73
<i>Регион РФ</i>		
Москва	50,26	30,67
Санкт-Петербург	13,33	36,84
Амурская область	5,13	900,00
Прочие	31,28	96,77
<i>Марки</i>		
Potain	23,08	36,36
Liebherr	15,90	-3,13
Dongjian	14,36	833,33
Прочие	46,67	56,90

Краны манипуляторы (новые)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Южная Корея	48,92	37,61

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
Италия	29,98	29,20
Австрия	10,13	-23,53
Прочие	10,97	1,67
<i>Регион РФ</i>		
Приморский край	38,61	31,16
Москва	20,98	72,41
Нижегородская область	16,19	73,08
Прочие	24,22	-23,92
<i>Марки</i>		
Kanglim	21,04	1,45
Soosan	15,89	97,76
Palfinger	11,51	-34,25
Прочие	51,56	41,22

Краны манипуляторы (б/у)

	Доля, %	II квартал 2013 г./II квартал 2012 г.
<i>Страна</i>		
Япония	93,60	1,97
Южная Корея	3,51	-10,53
Германия	0,67	333,33
Прочие	2,22	115,00
<i>Регион РФ</i>		
Приморский край	86,84	-4,81
Красноярский край	4,65	4400,00
Санкт-Петербург	3,41	144,44
Прочие	5,11	22,22

(Исследовательская компания ID-Marketing. Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

УЗБЕКИСТАН: СДЕЛКА ОАО «ТАШКЕНТСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» И КОМПАНИИ LIEBHERR СОРВАЛАСЬ

С 2011 г. компания Liebherr и узбекское правительство вели переговоры о создании швейцарского производства на базе ОАО "Моторный завод" (Ташкент). Однако стороны не пришли к соглашению, и предполагаемая сделка отменена.

Если бы намеченные планы были реализованы, то в Ташкенте производилась бы разнопрофильная техника, включая машины для обслуживания дорог, фронтальные погрузчики, строительные автомобили и пр. Швейцарская сторона называла предполагаемый объем выпуска продукции в 2000 единиц в год.

Тем не менее, сделка не состоялась. Официальная причина ее расторжения - несогласованность сроков и объемов инвестиций. Примечательно, что компания Liebherr далеко не первый "потерянный" клиент узбекских властей. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

МИРОВОЙ РЫНОК: CASE CONSTRUCTION EQUIPMENT ПРЕДСТАВИЛА НА ВЫСТАВКЕ-КОНФЕРЕНЦИИ APWA-2013 СРАЗУ ЧЕТЫРЕ НОВИНКИ

Компания Case Construction Equipment на APWA-2013 продемонстрировала публике четыре новинки: фронтальный погрузчик 621F, автогрейдер 865B AWD, экскаватор-погрузчик 580 Super N Wide Track и телематическую систему Site-Watch

В августе в Чикаго прошла международная выставка-конференция APWA-2013, где традиционно были представлены новые технические разработки в сфере коммунального хозяйства от известных производителей. Представители Case кратко рассказали о каждой новинке.

Отличительной особенностью первой из них - погрузчика Case 621F - является экономичность: в сравнении с предыдущими моделями машина позволяет сохранить до 10% топлива, демонстрируя при этом высокие показатели скорости движения. В погрузчике установлена SCR (система избирательной каталитической нейтрализации), которая обеспечивает соблюдение экологических норм и стандартов Tier 4i.

У автогрейдера 865B AWD имеется привод на все колеса, который значительно упрощает работу (а, следовательно, повышает эффективность) на сложных поверхностях, таких как мокрые дороги, илистая почва и пр. Также четырехколесный привод улучшает управляемость боковым сносом в сложных дорожных условиях. Автогрейдер 865B AWD отличается повышенной устойчивостью за счет наличия тяговой рамы, имеющей А-образную конструкцию, и прочного поворотного круга. Грейдерный нож сделан из высокоуглеродистой стали, что способствует более длительному периоду его эксплуатации. Также благодаря мультирадиусной форме ножа обеспечивается высокая производительность процессов срезания, смешивания и разваловки материала.

Экскаватор-погрузчик Case 580 Super N Wide Track, который компания также собирается представить на чикагской выставке, оснащен 3,4-литровым дизельным двигателем мощностью 70,87 кВт. Система CEGR (рециркуляции охлажденных отработанных газов) оптимизирует процесс сгорания топлива, позволяет достигать 5%-экономии под нагрузкой. Также полноприводные модели серии 580 Super N Wide Track имеют возможность оснащения автоматической системой контроля езды Ride Control, которая позволяет уменьшить просыпание материала с ковша во время осуществления различных работ.

Помимо названных моделей, на APWA-2013 была представлена недавно разработанная телематическая система SiteWatch. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

УКРАИНА: ООО «ИЛЬИЧЕВСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (ИСПЗ) ЗАВЕРШИЛО РЕМОНТ ТАНКЕРА «ВОЛГОНЕФТЬ-263», ЗАТОНУВШЕГО В ДОКЕ В 2011 ГОДУ

Ильичевский судоремонтный завод (ИСПЗ) завершил полный восстановительный ремонт танкера "Волгонефть-263" российской компании Oil Marine Group. Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

Ремонт продолжался около года. Работы были начаты в сентябре 2012 г.

В мае 2011 г. на Ильичевском СПЗ произошло затопление дока, в котором находился на классификационном ремонте российский танкер "Волгонефть-263". На судне находилось 8000 л дизельного топлива и 1256 л масла. Операция по подъему дока и судна была произведена в сентябре 2011 г. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЗАЛИВ» ПОКУПАЕТ 51% НОРВЕЖСКОЙ BERGEN GROUP ASA

ПАО "Судостроительный завод "Залив" (Керчь, АРК) и норвежская Bergen Group ASA подписали соглашение о создании новой акционерной компании, 51% акций которой будет владеть "Залив", приобретающий за \$18, млн. судостроительные заводы группы Frosen и BMV.

Согласно официальному сообщению Bergen Group ASA на фондовой бирже Осло, после завершения сделки оба акционера совместно внесут \$8,36 млн. (50 млн. крон) в оборотный капитал новой компании для дальнейшего развития.

Компания также получит \$40 млн. для финансирования строительства судов.

Заккрытие сделки планируется до конца года после согласования с антимонопольными органами и третьими сторонами.

Ожидается, что создание объединенной компании позволит Bergen Group ASA решить финансовые проблемы убыточного судостроительного подразделения, для украинского судозавода - это возможность расширения присутствия на новых рынках, отмечается в сообщении.

Bergen Group ASA создана в 2002 г. в результате слияния более 20 компаний. Основные направления специализации: оффшорные услуги, судостроение, сервисные услуги.

В 2012 г. Bergen Group сократила операционную выручку на 7,1% до \$582,3 млн. Ее отрицательная EBITDA составила \$71,2 млн., тогда как годом ранее этот показатель был положительным. Чистый убыток норвежской компании в минувшем году увеличился в 6,4 раза до \$116,5 млн.

ПАО "Судостроительный завод "Залив" - одно из ведущих судостроительных предприятий в Восточной Европе. Специализируется на строительстве танкеров, химо-и контейнеровозов, буровых платформ для добычи нефти и газа. С 1992 г. и по настоящее время предприятие строит суда на экспорт.

В общем объеме реализации доля экспорта составляет свыше 95%. Основные заказчики - Норвегия, Нидерланды.

В 2006 г. предприятие вошло в состав ХК "АвтоКрАЗ", владельцем которой выступает бизнесмен Константин Жеваго.

По данным компании, по итогам 2012 г. ее чистая прибыль возросла в сравнении с 2011 г. в 7,8 раз до 5,6 млн. грн., доход от реализации увеличился на 17,17% до 312,6 млн. грн. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

УКРАИНА ТЕРЯЕТ СТАТУС КРУПНЕЙШЕЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕРЖАВЫ

Статус Украины как крупнейшей судостроительной державы мира тает на глазах. По данным ассоциации украинских судостроителей "Укрсудпром", в результате продолжительной стагнации в отрасли, на сегодня в среднем мощности судостроения загружены на 15%, а на предприятиях работает только 10-15% рабочих от того количества, которое было на начало 1990-х годов. В целом же за годы независимости объемы производства украинского судостроения сократились в 10-15 раз, что привело к утрате высококвалифицированной и неплохо оплачиваемой работы для 120-150 тыс. корабелов.

Особенно усиленно деградирует отечественное военное судостроение. В советские времена украинские судостроители ежегодно сдавали заказчику в лице ВМФ 11-15 кораблей. Из них один корабль высокой сложности или судно обеспечения, производящиеся раз в 3-4 года - авианосец (авианесущий крейсер семейства проектов 1143) либо ракетный крейсер (пр. 1164 "Украина"), либо плавучая техническая база (ПТБ) перезарядки реакторов атомных подводных лодок (проект 2020). Также 2 больших противолодочных корабля (БПК), 8-12 кораблей на подводных крыльях или воздушной подушке. Сейчас о таких темпах корабелам не приходится и мечтать - за 22 года независимости фактически было сдано заказчику лишь два корвета еще советской разработки (малые противолодочные корабли проекта 1124М), да десяток катеров.

Понятно, что на этом фоне любые мало-мальские значимые заказы от ВМС Украины для корабелов имеет особое значение, поскольку только с их помощью можно сохранить сектор военного судостроения (иностранцы за-

казчики, включая "братскую" Россию, отнюдь не спешат строить корабли для своих военных флотов на украинских верфях). Но "битва" за военные заказы проходит в Украине весьма своеобразно...

В июле директор мощнейшего в стране Государственного предприятия "Судостроительный завод им. 61 коммунара" (Николаев) Владимир Берко порадовал: на заводе отработаны меры по загрузке мощностей, включающие организацию полнокомплектной сборки экспортной бронетехники на базе этого судостроительного предприятия. В частности, на заводе уже начато изготовление первых корпусов БТР-4, собираемых на мощностях ОПК Украины в рамках выполнения экспортных контрактов. По словам Берко, в будущем завод планирует производить совместно полнокомплектные бронетранспортеры с установкой ходовой части, силовой установки, раздаточной коробки. "Речь также идет о модернизации БТР-3, других бронетранспортеров, а также производстве полноприводного броневедомохода "Дозор-Б", - сообщил Владимир Берко.

Судя по всему, директор завода этим заявлением хотел похвастаться, что возглавляемое им госпредприятие если и находится в коматозном состоянии, то все равно пытается подавать признаки жизни. Для тех, кто интересуется состоянием отечественного кораблестроения, причины оптимизма Берко понятны: все последние годы вести с этого самого крупного в стране государственного судостроительного предприятия были больше похожи на череду некрологов.

Местная власть (в частности, губернатор Николаевской области Николай Круглов) вещала о планах распро-

дать завод - мол, надо разобрать железнодорожное полотно, ведущее к заводу, а вырученные деньги отдать на погашение долга по заработной плате перед работниками завода. Также недвижимое имущество ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" хотели пустить с молотка более чем за 32 млн. грн. - чтобы погасить долги, предлагалось распродавать даже краны, без которых строительство новых судов невозможно. Летом прошлого года предприятие установило печальный рекорд - задолженность по заработной плате на нем, достигнув 45 млн. грн., стала самой значительной по всей Украине. Да и в этом году эти долги ниже планки в 20 млн. грн. пока не падали.

Причина усиленной деградации крупнейшего на просторах бывшего СССР производителя военно-морской техники все та же: хроническое отсутствие заказов. Но если руководство завода начинает ликовать, что освоило выпуск бронетехники, это полный абзац. То есть для сохранения хоть каких-то осколков потенциала предприятия, дело может быть и нужное. Но по уровню технологий, сложности техники и затратам на производство, бронетранспортеры ну никак невозможно сравнить с ракетными крейсерами. Это все равно, что хвастаться: крупнейший в мире завод по производству межконтинентальных баллистических ракет освоил выпуск велосипедов... Стоит ли радоваться этому?

Но что поделать? Нет у ВМС Украины средств на заказы, и хоть тресни. Хотя новая техника им явно не мешала бы: по некоторым данным, на 2011 г. лишь 7% корабельного состава украинского военного флота были боеготовы. Причина небогатовости 93% - в первую очередь техническое состояние, необходимость ремонта, а в большинстве случаев - полной замены, поскольку корабли элементарно исчерпали все ресурсы эксплуатации. В то же время, самый крупный военно-морской заказ за годы независимости Украины (не считая достройки ракетного крейсера "Украина", заложенного во времена СССР, и в итоге оказавшегося никому не нужным) завод получил от МО России. Правда, не на строительство нового корабля, а на ремонт флагмана Черноморского флота РФ ракетного крейсера "Москва" пр. 1164 "Атлант", законченного летом 1999 г. (кстати, сам крейсер "Москва" в свое время был построен на том же Судостроительном заводе им. 61 коммунара, получив изначально имя "Слава").

К слову, о ремонте. С 2010 г. Минобороны Украины развернуло широкомасштабную программу ремонта кораблей, рапортовав, что нашло средства для ремонта флагмана украинских ВМС фрегата "Гетьман Сагайдачный", большого десантного корабля "Константин Ольшанский", корвета "Приднепровье" и корабля управления "Донбасс". В 2011-2012 гг. "ремонтный прорыв" был усилен, причем если в 2011 г. на ремонт кораблей выделялось всего лишь 36 млн. грн., то в 2012 г. было выделено уже 172 млн. грн. В итоге только за прошедший год ремонт прошли сразу 15 кораблей ВМС Украины - такой масштаб за все годы существования нашего Военно-морского флота никому и не снился.

С одной стороны, сама "ремонтная активность" Минобороны, начатая в бытность министром обороны Михаилом Ежем, и успешно продолженная бизнесменом от ОПК Дмитрием Саламатиным, касалась всех видов и родов войск. Совершенно "забыв" о программах новых вооружений и социальной сфере в армии, эти господа все имеющиеся средства пускали на ремонт техники и вооружения. Объективно потребность в этом весьма актуальна, но - при параллельной замене самых устаревших образцов новыми. Ведь зачем ремонтировать то, что уже безнадежно устарело?

К примеру, стоимость ремонта одного только разведывательного корабля "Переяслав" составила 3658000 грн.,

до этого он не ремонтировался 20 лет, а общий срок его службы перевалил за 26 лет. Этот малый разведывательный корабль ГС-13 проекта 1824Б был заложен в Клайпде на ССЗ "Балтия" 05.11.1985 г. (заводской №701), спущен на воду 30.11.1986 г., вступил в строй 10.01.1987 г. Вопрос на засыпку: зачем ремонтировать это старье, какую пользу оно может принести флоту, пусть и в идеальном техническом состоянии, но набитое специальным оборудованием возрастом более чем в четверть века? Но денег на его ремонт военное руководство не жалеет. И таких примеров много.

Знающие люди не видят в этом ничего странного. Ведь при закупке новых кораблей вся бухгалтерия оказывается на виду - известна стоимость корабля, и ничего не стоит сравнить с затраченными на его закупку средствами госбюджета, а потому "урвать" с такой закупки непросто. А вот ремонт - совсем другое дело. Пойди оцени реальную стоимость проведенных работ, чтобы сравнить с затраченными на них Минобороны средствами. Фокус не из легких. А потому любые ремонтные работы - идеальный механизм для дерибана бюджетных средств. И очень похоже на то, что именно по этой причине на протяжении нескольких последних лет МО Украины с головой ушло в напряженный ремонт вооружений, бравирюя докладами о "восстановлении технической готовности".

Но самое интересное другое. Как видим из этой активности, средства на заказы для судостроителей у Минобороны все же есть. Но вот идут они почему-то мимо госпредприятия в лице ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара".

Кому же достаются эти средства? Ответ известен: это, в первую очередь, ПАО "Черноморский судостроительный завод", входящий в группу компаний "Смарт-холдинг" Вадима Новинского.

Это предприятие по странному стечению обстоятельств получает почти все заказы на судоремонт в военной сфере после прихода к власти Виктора Януковича, что со стороны выглядит несколько странным. Ведь во всем мире принято, что военное ведомство предоставляет заказы в первую очередь принадлежащим государству предприятиям (и кроме поддержки госсектора, речь идет об интересах нацбезопасности - не является нормой, когда обороноспособность страны зависит от частных лиц, если государство само может выполнить те или иные заказы). И только когда они не в состоянии выполнить те или иные работы, то обращаются к коммерческим структурам.

В Украине же все наоборот. Государственное предприятие, способное выполнить заказы для госструктуры, уже который год балансирует на грани банкротства, теряя производственный потенциал и профессиональные кадры. Но никто не спешит его спасать - имеющиеся заказы отдают олигарху. Хотя ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" имеет опыт ремонта и техобслуживания военных кораблей самых различных классов, включая авианосцы и ракетные крейсера, - вот и российские моряки с ЧФ РФ в свое время высоко оценили качество ремонта их флагмана крейсера "Москва".

Кстати, специализирующееся в сфере гражданского судостроения другое предприятие Новинского - ПАО "Херсонский судостроительный завод", - также не страдает от отсутствия заказов, увеличив только за прошлый год объемы производства и услуг более чем в 2 раза до 414908 тыс. грн. И это при том, что загруженность судостроительных предприятий во всем мире который год падает - сказывается кризис. Так что кому война, а кому мать родная.

Что интересно, все последние годы Минобороны Украины клянется дать заводу заказы на ремонт судов. Например, в августе 2012 г., посещая завод, заместитель

министра обороны Украины Дмитрий Пляцук сообщил, что оборонное ведомство "изучает возможность размещения заказов по судоремонту на госпредприятии". А в сентябре 2012 г. сам премьер-министр Украины Николай Азаров поручил Минобороны и Минэкономразвития представить предложения по размещению на ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" заказов на выполнение работ по государственному оборонному заказу и ремонту кораблей ВМС Украины. Но ни Ежель, ни Саламатин, ни Лебедев обещания, данные Минобороны госпредприятию, "не помнят". Да и на Азарова, судя по всему, военные чиновники ложили "с прибором" - по крайней мере, его поручение так и осталось до сегодняшнего дня не более чем сотрясанием воздуха.

Правда, в марте судостроители с ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" в какой уже раз заявили о том, что "рассчитывают загрузить производственные мощности за счет участия в тендерах Министерства обороны Украины на ремонт военных кораблей". Но с таким же успехом они могли бы заявить о планах строить летающие тарелки для марсиан. Как говорится, мечтать не вредно.

Однако, окончательно и бесповоротно "поборов" корабелов из госсектора, Новинский в 2012 г. неожиданно обрел конкурента в лице другого олигарха - Петра Порошенко. А подкузьмил в становлении соперника ему никто иной, как российский собственник 50% акций "Севморзавода" Константин Григоришин (еще 50% акций владел Порошенко).

В частности, пока ОАО "Севастопольский морской завод" находился в собственности двух олигархов - украинского и российского, особым процветанием предприятие не отличалось. Заказы на ремонт кораблей не давали ни украинские ВМС, ни российский ЧФ РФ. Однако осенью 2010 г. Антимонопольным комитетом Украины (АМКУ) было дано разрешение ОАО "Закрытый недиверсифицированный инвестиционный фонд "Прайм Эссетс Кепитал" на приобретение акций ОАО "Севастопольский морской завод", которое обеспечивало покупателю концентрацию более 50% голосов в высшем органе управления эмитента. Председателем же наблюдательного совета ОАО "Закрытый недиверсифицированный инвестиционный фонд "Прайм Эссетс Кепитал" является Алексей Порошенко - отец бизнесмена Петра Порошенко. Так "Севморзавод" обрел полноценного хозяина - Петра Порошенко.

Порошенко сразу же принялся пробивать заказы для предприятия. В результате у завода значительно выросло число заключенных контрактов, объем производства в 2011 г. по отношению к 2009 г. вырос в пять раз, была выплачена задолженность по зарплате, погашена задолженность перед бюджетом.

А в 2012 г. для многих стало неожиданностью то, что Порошенко "увел" крупный заказ у Новинского (которого в сфере судоремонта для ВМС на тот момент уже считали монополистом) на ремонт флагмана ВМС Украины фрегата "Гетман Сагайдачный". Заказ был весьма привлекательным и включал плановый доковый ремонт, а также ремонт ракетно-артиллерийского вооружения, радиочастотного оборудования, работы во внутренних помещениях.

Однако не стоит думать, что, пробивая заказы от ВМС Украины, украинские олигархи тут же начинают заботиться о рабочих и лелеять кадры корабелов. В июне ставленник Порошенко директор Севастопольского морского завода Константин Картошкин рассказал по местному радио о том, что завод при новом владельце начал процветать, вышел из кризиса, расплатился с долгами и обеспечил людей работой. Однако уже через несколько дней "Союз рабочих Севастополя" во главе с его председа-

лем Валерием Большаковым распространил сообщение-опровержение слов и выступлений Картошкина относительно благополучного развития предприятия.

"Союз рабочих Севастополя" рассказал о том, что на заводе не так все складно и хорошо: "сократилось количество рабочих мест в 3 раза, люди работают без трудовых книжек и договоров". "Цеха, доки, подпорные стены, площадки продолжают быстро разрушаться, что является результатом деятельности Картошкина. Севастополь теряет градообразующее предприятие. Владелец предприятия Порошенко и его администрация наживаются за счет бед севастопольцев, теряющих работу и будущее", - рассказал Валерий Большаков. Он призвал севастопольцев встать на защиту "Севморзавода", чтобы у людей была возможность работать, а у города - пополнять бюджет.

Но, в конечном итоге, осталась интрига - насколько серьезно Порошенко намерен конкурировать с Новинским в борьбе за деньги Минобороны? Судя по всему, такой настроенности нет, и Порошенко понимает, что владельца "Смарт-холдинга" с его связями в Севастополе и руководстве ВМС Украины ему не побороть. Именно этим был вызван визит Порошенко в Москву в июле, где он провел переговоры с главой МИД РФ Сергеем Лавровым и спикером Госдумы Сергеем Нарышкиным относительно ремонта и модернизации кораблей Черноморского флота в Севастополе. "Объясните мне, когда мы проекты модернизации кораблей Черноморского флота России, базирующихся в Севастополе, размещаем не на севастопольских заводах, где работают граждане России, кстати, а отправляем на модернизацию, ремонт в страны НАТО - в Болгарию, Румынию. Как мы это будем объяснять? Очень часто решения, принимаемые подобным образом, просто дискредитируют саму идею нашего сотрудничества", - убивался Порошенко.

То, что россияне не поспешат ремонтировать корабли ЧФ у Порошенко, понятно и дураку - это большая политика, и Путин даст скорее заработать болгарам и румынам, нежели украинцам, уж слишком серьезные разногласия (в первую очередь, вокруг вступления Украины в Таможенный союз) сегодня наблюдаются в диалоге Киева с Москвой. Но этот визит косвенно свидетельствует о том, что сам Порошенко прекрасно понимает: дойную корову в лице ВМС Украины ему у Новинского не отнять, а потому ищет заказчиков за пределами Украины.

Но самым ярким свидетельством монополии Новинского на заказы от Минобороны стало получение принадлежащим ему Черноморским судостроительным заводом заказа на строительство первого украинского корвета, по которому в 2010 г. была принята целая Государственная целевая программа (опять-таки в обход "государственных" судостроителей).

При этом, очевидно, именно предоставление заказа на украинский корвет олигарху, а не госпредприятию, объясняет странности стоимости этого корабля. Ведь, согласно Государственной целевой оборонной программы строительства кораблей класса "корвет" по проекту 58250, на постройку 4 корветов будет затрачено 16,22 млрд. грн. Таким образом, один новый украинский корвет обойдется державе в 4,055 млрд. грн. или приблизительно \$507 млн. (357 млн. евро).

Концепция Государственной целевой оборонной программы строительства кораблей класса "корвет" по проекту 58250 декларирует в качестве "путей и способов решения проблемы" (имеется в виду проблема нынешней неспособности ВМС ВС Украины в полной мере выполнять возложенные на них задачи) вместе со строительством корветов также и "создание современной системы базирования кораблей". Но в открытых источниках не нашли ни единого упоминания, что под этим подразумевается, и какие средства на это направляются. Для налогообла-

тельщика, за чьи деньги происходит это строительство, остается неизбежной констатацией: за 4 корвета он платит 16,22 млрд. грн.

Эта цена кажется очень странной. Вот в феврале Главкомат ВМФ России раскритиковал новейшие российские корветы проекта 20385, строящиеся с применением технологий малозаметности. Военных не устроила высокая стоимость кораблей и избыточность их вооружения. В целом, Главкомат ВМФ России пришел к выводу, что нынешнем виде новые корветы проекта 20385 флоту не нужны: было заявлено, что неизменным планируется построить только первый корабль, а остальные - доработать.

Теперь о цифрах. Расчетная стоимость одного российского корвета проекта 20385 (измененный проект 20380) составляет около 14 млрд. руб. - это \$421,4 млн. В военном ведомстве России указывают, что, для сравнения, фрегаты проекта 11356Р/М, т. е. корабли классом выше, строящиеся на "Янтаре" для Черноморского флота России, стоят почти столько же, однако по водоизмещению почти вдвое превосходят корветы проекта 20385 (4 тыс. т у 11356 против 2,2 тыс. т у 20385).

Т. е. российские военные шокированы ценой нового корвета в \$421 млн., а украинскому Минобороны цена украинского корвета в \$507 млн. (на \$86 млн. или почти на 700 млн. грн. выше) кажется совершенно нормальной. Еще один вывод из ситуации в России - что украинский корвет имеет цену, сопоставимую с российским фрегатом проекта 11356Р/М. Тогда как фрегат - это корабль большего класса, имеющий гораздо более мощное вооружение и предназначенный для "полноценных" действий в океанской зоне.

Или еще один совсем свежий пример. В конце июня головной корвет "Аль Шамих" проекта "Кариф", построенный британской "БАЕ системз" для ВМС Омана, был передан заказчику в ходе церемонии предварительной приемки, состоявшейся на военно-морской базе "Портсмут". Корвет проекта "Кариф" является многоцелевым кораблем длиной 99 м, шириной 14,6 м, осадкой 4,1 м и водоизмещением 2500 т (точно такое же водоизмещение и у украинского корвета). Силовая установка позволит развивать максимальную скорость 25 узлов. Дальность морского перехода - 3500 морских миль на скорости 16 узлов, автономность - 21 сутки. Экипаж - около 100 человек. Основным ударным вооружением корабля является противокорабельный ракетный комплекс с восемью ПКР ММ-40 "блок-3" "Экзосет" (эти же ПКР, и также 8 штук, планируется установить и на украинском корвете).

Контракт стоимостью около 400 млн. ф. ст. на поставку ВМС Омана трех 2600-тонных кораблей был подписан с компанией "VT шипбилдинг" в январе 2007 г. В июле 2008г. заказ был передан "BVT сюрфейс флит" (совместное предприятие "VT групп" и "БАЕ системз"), которое в начале 2009 г. перешло в собственность "БАЕ системз". Таким образом, стоимость одного корвета "Кариф" изначально, согласно контракту, составляла 133,3 млн. ф. ст. (\$400 млн. за 3 корабля). Но в ходе строительства "баснословно" выросла до 160 млн. ф. ст. (\$251 млн.). Что в два раза меньше стоимости украинского корвета, при их равном водоизмещении и схожем основном вооружении.

Или еще пример. В начале 2011 г. был принят на вооружение ВМС Турции военный корабль класса корвет MILGEM. Военные корабли класса MILGEM стали частью турецкой национальной программы военного строительства, утвержденной еще в 1996 г. ВМС Турции запланировало строительство двенадцати таких корветов. Водоизмещение турецкого корвета - 2000 т; длина - 99,0 м; скорость хода - 29 узлов; дальность плавания - 3500 миль; автономность - 21 сутки; экипаж - 93 человека. Предполагается что серия корветов MILGEM поступит на вооружение ВМС Канады, Пакистана и ряда южноамериканских стран, которые уже заинтересовались приобретением нескольких единиц. Стоимость турецкого корвета MILGEM составляет \$260 млн. (2080 млн. грн.).

Список этот можно продолжать, но и без того ясно, что цена украинского корвета явно не выглядит адекватной. Что тем более кажется странным в условиях хронического недофинансирования украинской армии и флота, когда на новые вооружения выделяются совершенно недостаточные средства, и каждая копейка на счету.

Но самое смешное в другом. За несколько месяцев до принятия украинской корветной программы директор Департамента разработки и закупки вооружений МО Украины Владимир Грек утверждал, что головной корабль проекта "корвет" обойдется в 250 млн. евро (понятно, что серийный будет стоить дешевле). Если принять установленную Кабмином стоимость корабля в 4,055 млрд. грн. (т. е. 357 млн. евро), то это очень существенно превышает расчеты, на которые указывал официальный представитель МО - более чем на 100 млн. евро. При этом за прошедшие годы реализации программы никто в Минобороны не потрудился объяснить, откуда взялся такой поразительный скачок в цене по сравнению с их собственными расчетами. А сам Вадим Новинский, понятно, секрета этого фокуса раскрывать не будет... (Mukola.net/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: ФГУП «КРЫЛОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР» БУДЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С ПАРТНЕРОМ ИЗ КАЗАХСТАНА

Меморандум о намерениях сотрудничества заключен между ФГУП "Крыловский государственный научный центр" и АО "Казахский научно-исследовательский и проектный институт нефти и газа".

Сотрудничество согласно Меморандуму может осуществляться в отношении следующих видов деятельности:

- проектирование морских сооружений, для дальнейшего проведения разведочных, поисковых работ и добычи нефти, газа и газоконденсата, а также сооружений по их транспортировке;

- совместное использование имеющихся в наличии у ФГУП "Крыловский государственный научный центр" стендов и экспериментальной базы для проведения, по мере необходимости, вибрационных, акустических, магнитных и других исследований, опытовые бассейны для гидродинамических испытаний, гидроакустические бассейны, кавитационные, гидродинамические и аэродинамические трубы и др.;

- обучение и стажировка специалистов "КазНИПИМунайгаз" на учебной и экспериментальной базах ФГУП "Крыловский государственный научный центр" в рамках проектируемых морских объектов на шельфе Каспийского моря.

Меморандум будет действовать в течение трех лет и может быть продлен по взаимному согласию сторон.

ФГУП "Крыловский государственный научный центр" - крупнейшая комплексная научная организация России по кораблестроению, судостроению и морской технике, обеспечивающая проектирование и строительство военно-морского и гражданского флота России и морских сооружений для разведки и добычи полезных ископаемых на морском шельфе. КГНЦ осуществляет научно-техническую деятельность в области гидродинамики, энергетики, акустики, в сфере проектирования кораблей и судов. Является также одной из ведущих компаний на международном рынке по проведению модельных ледовых испытаний морских сооружений. (ФГУП "Крыловский государственный научный центр"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД» ПОЛУЧИЛО ЛИЦЕНЗИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЯДЕРНЫХ УСТАНОВОК ДЛЯ ЛЕДОКОЛОВ ПОКОЛЕНИЯ ЛК-60

"Балтийский завод" получил лицензии Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору РФ на строительство ядерных установок первого и второго серийных атомных ледоколов нового поколения ЛК-60 с реакторными установками РИТМ-200. Ростехнадзор выдал "Балтийскому заводу" лицензии №ГН-02-102-2771 и №ГН-02-102-2772. Лицензии действуют соответственно до 1 января 2022 г. и до 1 января 2023 г. и дают ООО "Балтийский завод - Судостроение" право на сооружение ядерных установок РИТМ-200 на первом и втором серийных атомных ледоколах проекта 22220. Поясняется, что эти документы разрешают предприятию выполнять на указанных объектах компоновку, монтаж, наладочные работы, проверки и испытания оборудования и систем ядерной установки, монтаж и наладку ядерных реакторов, а также их подготовку к загрузке ядерных материалов.

Атомные ледоколы проекта 22220 с ядерными установками нового типа РИТМ-200 мощностью 60 МВт разработаны по заказу Росатома специально для освоения арктического шельфа. Эти суда будут самыми большими и самыми мощными из всех построенных в мире ледоколов. Головной ледокол этого проекта уже строится на "Балтийском заводе" по контракту стоимостью 37,9 млрд. руб. В ноябре запланирована закладка судна на стапеле "А".

Ледокол ЛК-60 проекта 22220 станет самым большим и мощным ледоколом в мире. Его длина - 173,3 м, ширина - 34 м, осадка по конструктивной ватерлинии - 10,5 м, минимальная рабочая осадка - 8,55 м. Водоизмещение - 33,54 тыс. т. Ледокол имеет двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки РИТМ-200 мощностью 175 МВт. В состав реакторной установки РИТМ-200 входят два реактора, имеющие тепловую мощность 170 МВт каждый - это больше, чем мощность установки КЛТ, используемой в современных атомных ледоколах (140-150 МВт). РИТМ-200 почти в два раза легче и компактнее, соответственно, дешевле по материалоемкости и занимает меньше места на судне, и, как следствие, экономически эффективнее. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СУПЕРВЕРФЬ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ ЗАИНТЕРЕСОВАЛА КИТАЙ

Россия рассматривает Китай в качестве наиболее вероятного стратегического партнера в строительстве суперверфи в Большом камне в Приморском крае. Об этом рассказал вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин. "Сейчас перед судостроительной промышленностью России стоит вопрос о выборе стратегического партнера в этом деле. И если раньше в этом качестве абсолютно безальтернативно рассматривалось привлечение одной из компаний Южной Кореи, то сейчас мы решили предварительно проработать этот вопрос и с китайской стороной, выяснить что бы они могли предложить на сей счет", - сказал чиновник.

Заявление было сделано по итогам прошедшей в столице северо-восточной, граничащей с Россией пров. Хэйлунцзян, рабочей встречи сопредседателей Российской-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств. Китайскую сторону на встрече представил заместитель премьера Госсовета КНР Ван Ян.

Вице-премьер отметил, что прилетел в Китай "со свежими впечатлениями" из Приморского края, где провел совещание по развитию российского кораблестроения, и где было принято важное решение о создании консорциума по строительству суперверфи в Большом камне с участием ведущих российских государственных заказчиков и госкомпаний. По его словам, у таких российских компаний, как "Роснефть", "Новатек", "Газпром" существует потребность в покупке судов для освоения шельфа и транспортировки углеводородов. Рогозин, тем не менее, отметил, что просто покупать суда за границей, как Россия делала раньше, нельзя, так как "это прямой вывод денег за рубеж".

"Выбор партнеров должен сопровождаться соглашениями офсетного плана, то есть в обмен на передачу технологий или инвестиций в создание верфей на территории Российской Федерации, обучение персонала или что-то еще, - подчеркнул Рогозин. - Хочу отметить, что китайская сторона подошла к такого рода разговору прагматично и конкретно".

Дмитрий Рогозин отметил, что принимающая сторона рассказала о своем потенциале и высказала заинтересованность стать партнерами "Объединенной судостроительной корпорации" (ОСК). "У нас появляется долгожданный маневр, который нам позволит выбрать партнера осознанно и действительно, как я надеюсь, добиться условий, позволяющих нам компенсировать издержки", - сказал он.

Рогозин рассказал, что с заместителем премьера Госсовета КНР Ван Яном была достигнута договоренность о том, что в ближайшее время от министерства промышленности и информатизации КНР поступит приглашение для делегации Министерства промышленности и торговли России и "Объединенной судостроительной корпорации" посетить Китай и посмотреть объекты, как возводимые так и возведенные, провести предварительные консультации. "Дальше мы уже сможем эти консультации трансформировать в какие-то договоренности", - сказал он, отметив, что одновременно Россия ведет работу по поиску партнеров для консорциума и с корейскими партнерами. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЗАВОД «ЗВЕЗДА» В 2013 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРЕДОСТАВИТЬ ГАРАНТИЮ НА 7 МЛРД. РУБ.

Дальневосточному заводу "Звезда" в 2013 г. планируется предоставить госгарантию на 7 млрд. руб. Об этом говорится в распоряжении о предоставлении в 2013 г. пяти госгарантий по кредитам на 20,7 млрд. руб. четырьмя организациями оборонно-промышленного комплекса для выполнения государственного оборонного заказа. Соответствующий документ опубликован на сайте правительства РФ.

Документ разработан Минфином России во исполнение Федерального закона "О федеральном бюджете на 2013 г. и на плановый период 2014-2015 гг." в части Программы государственных гарантий Российской Федерации в валюте РФ на 2013 г., которой предусмотрено предоставление государственных гарантий Российской Федерации на 399,5 млрд. руб. по кредитам, привлекаемым организациями ОПК для целей выполнения (реализации) государственного оборонного заказа на основе государственных контрактов с Минобороны России.

Отмечается, что реализация распоряжения позволит обеспечить выполнение государственного оборонного заказа не только в пределах расходов, установленных федеральным бюджетом на эти цели, но и за счет кредитов, привлекаемых организациями ОПК под государственные гарантии на срок до пяти лет.

Госгарантии Российской Федерации обеспечивают исполнение обязательств данных организаций по возврату до 100% суммы кредита, привлекаемого ими для целей выполнения (реализации) государственного оборонного заказа на основе государственного контракта. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ФГУП «КРЫЛОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР» И ОАО «ГАЗПРОМ»
НАПРАВЛЯЮТ УСИЛИЯ НА УКРЕПЛЕНИЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА**

Подписано соглашение о сотрудничестве между ФГУП "Крыловский государственный научный центр" и ОАО "Газпром".

Сотрудничество будет осуществляться в области научных исследований и разработок при создании морской техники для комплексного освоения месторождений континентального шельфа РФ на лицензионных участках ОАО "Газпром". Об этом сообщает пресс-служба ФГУП "Крыловский государственный научный центр".

Основными направлениями сотрудничества организаций являются:

- выполнение предпроектных и проектных работ по морской инфраструктуре обустройства месторождений с определением показателей и характеристик, необходимых для технико-экономических обоснований целесообразности освоения месторождений;
- проведение модельных аэрогидродинамических, ледовых и других испытаний морской техники, в том числе при отработке ее новых типов с учетом сложной гидрометеорологической и ледовой обстановки в предполагаемых регионах ее эксплуатации;
- проектирование судов обслуживающего флота, способных эффективно использоваться в ледовых условиях;
- разработка рациональных систем круглогодичного транспорта добываемых углеводородов с использованием транспортных судов ледового класса и соответствующего ледокольного сопровождения;
- разработка проектов морских операций с объектами обустройства месторождений;
- оказание комплексных консультативных услуг по различным работам в области судостроения, включая оффшорную индустрию;
- проведение при необходимости экспертизы выполняемых в интересах ОАО "Газпром" сторонними организациями проектных работ по объектам инфраструктуры обустройства морских месторождений;
- совместное использование тренажерного комплекса Крыловского научного центра с целью отработки сложных морских операций при обслуживании морских нефтегазовых сооружений;
- проведение двухсторонних мероприятий по повышению квалификации работников "Газпрома" и Крыловского ГНЦ по тематике освоения морских нефтегазовых месторождений.

Реализация конкретных проектов, в том числе и по действующей в ОАО "Газпром" Программе освоения ресурсов углеводородов на шельфе РФ до 2030 г., будет осуществляться на основе отдельных договоров в рамках заключенного соглашения. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ ЗАВОД ИМ. А. ГОРЬКОГО»
ЗАЛОЖИЛО МАЛЫЙ РАКЕТНЫЙ КОРАБЛЬ ПРОЕКТА 21631**

ОАО "Зеленодольский завод им. А. Горького" заложило шестой из серии малых ракетный корабль проекта 21631 разработки ОАО "Зеленодольское проектно-конструкторское бюро". Как сообщает пресс-служба предприятия, шестому кораблю проекта будет присвоено имя "Вышний Волочек".

Малые ракетные корабли проекта 21631, строящиеся заводом с 2010 г. для Военно-морского флота России, являются многоцелевыми кораблями класса "река-море", оснащенными самыми современными образцами артиллерийского, ракетного, противодиверсионного, зенитного и радиотехнического вооружения. Назначение кораблей этого проекта - охрана и защита экономической зоны государства. Основные тактико-технические характеристики МРК проекта 21631: водоизмещение (полное) - 949 т; длина (наибольшая) - 75 м; ширина (наибольшая) - 11 м; осадка на миделе - 2,5 м; скорость - 25 узлов; дальность (при 12 узл.) - 2500 миль; автономность - 10 суток; экипаж - 52 чел.

ОАО "Зеленодольский завод им. А. Горького" (Республика Татарстан) специализируется на строительстве военных кораблей и пассажирских скоростных судов. Управляет предприятием ООО "Холдинговая компания "Ак Барс". (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: В ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД «КРАСНАЯ КУЗНИЦА»
К КОНЦУ 2013 ГОДА БУДЕТ ОТКРЫТО НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО**

На судостроительном и судоремонтном заводе "Красная Кузница" к концу года будет открыто новое производство.

Первый блок производства включает новый цех по производству и ремонту винто-рулевых устройств для судов ледового класса любого водоизмещения.

Главным механизмом цеха станет 600-тонный станок для точной обработки винтов. Оборудование уже доставлено в цех, ведется подготовка к его монтажу. В настоящее время подготовлен котлован для установки станка, забито 49 свай, выполнена бетонная опалубка. Станок, заказанный в Японии, может обрабатывать детали в 6 проекциях диаметром 9 м весом в 85 т. Первая заготовка прибывает на завод в конце года.

Следующий этап реконструкции предприятия - монтаж линии сборки корпусных конструкций с использованием лазерных технологий. Оборудование разработано в Германии. По словам директора "Красной Кузницы" Николая Васькова, это будет первая в России производственная линия такого класса в судостроении.

В январе 2011 г. 176-й судоремонтный завод как филиал ОАО "ЦС "Звездочка" приобрел 129 промышленных объектов, расположенных на территории "Красной Кузницы". Созданный производственный комплекс сохранил историческое наименование. В рамках федеральной программы развития судостроения России в модернизацию "Красной Кузницы" в 2014-2019 гг. планируется вложить более 10 млрд. руб. На 176-м судоремонтном заводе будет создан новый цех, который объединит под одной крышей разрозненные мастерские и производства. Предусмотрено строительство нового 150-метрового причала, крытого эллинга и плавучего дока размером 130 м на 30 м для судов водоизмещением до 15 тыс. т. Это позволит ремонтировать все суда "Северного морского пароходства" и "Мурманского морского пароходства", а также ледокольного флота. При этом сам док будет построен непосредственно на 176-м заводе. Также планируется создание отдельного цеха для постройки военных кораблей.

В гражданском сегменте "Красной Кузницы" помимо цеха по производству винто-рулевых устройств и линии по сборке корпусных конструкций запланировано строительство нового эллинга и цеха капремонта судов. Кроме того, на территории предприятия будет размещаться морской испытательный комплекс, включающий специальное судно и гидротехническое береговое сооружение, в котором применительно к арктическим условиям эксплуатации будут испытываться новые винто-рулевые, водометные, крыльчатые, подруливающие устройства, изготовленные на заводе. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ВЫМПЕЛ» ЗАЛОЖЕНО СУДНО «КОМЕТА 120М»

Первое за последние два десятилетия скоростное пассажирское судно на подводных крыльях заложено на судостроительном заводе "Вымпел" (Рыбинск Ярославской обл.), сообщил представитель завода.

В церемонии принял участие министр транспорта РФ Максим Соколов.

"Хочу сказать, что в последний раз такая техника в нашей стране строилась около 20 лет назад, и новое судно будет строиться по совершенно новым технологиям", - сообщил Соколов перед закладкой судна на совещании в правительстве области. Министр добавил, что реализация подобных научно-технических разработок даст новые возможности по перевозке пассажиров не только по крупнейшим рекам России, но и в черноморском бассейне и в бассейне Балтийского моря.

Морское пассажирское судно на подводных крыльях нового поколения "Комета 120М" предназначено для скоростных перевозок пассажиров в светлое время суток в салонах, оборудованных креслами авиационного типа. Судно длиной около 35 м и водоизмещением в 73 т сможет развивать скорость до 35 узлов и перевозить до 120 пассажиров: 22 места будут располагаться в салоне бизнес-класса, 98 мест - в салоне эконом-класса.

"Конечно, эти перевозки очень будут востребованы. Объем пассажирских перевозок сегодня существенно ниже, чем был во время Советского Союза, и как раз такие проекты помогут нам восстановить эти объемы и снять нагрузку с наших федеральных трасс", - сказал министр. На церемонии закладки были озвучены сроки строительства нового судна - 9-10 месяцев. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ» ПЛАНИРУЕТ В 2014 ГОДУ СДАТЬ ВМФ ТРИ КОРАБЛЯ

ОАО Судостроительный завод "Северная верфь" в 2014 г. планирует сдать ВМФ РФ 3 корабля. Об этом на церемонии закладки корвета "Проворный" сообщил генеральный директор судостроительного предприятия Александр Ушаков.

По его словам, это будут корабли "Адмирал Горшков", корвет "Стойкий" и корабль связи "Юрий Иванов".

Со следующего года предприятие планирует сдавать по 3 корабля для ВМФ РФ в год. В 2013 г. был сдан "Бойкий", а в конце сентября планируется спустить на воду корабль связи "Юрий Иванов".

Как в свою очередь отметил заместитель министра обороны России Юрий Борисов, "Северная верфь" обеспечена заказами военного министерства до 2020 г.

"Северная верфь" ведет историю с 1912 г. Производственные мощности верфи предназначены для серийного строительства, модернизации и ремонта боевых надводных кораблей и коммерческих судов. За сто лет верфь построила для Военно-морского флота и на экспорт более 200 надводных боевых кораблей суммарным водоизмещением свыше 500 тыс. т и свыше 200 коммерческих судов различного назначения.

"Северная верфь" постановлением правительства РФ назначена основным поставщиком кораблей классов фрегат (проект 22350) и корвет (проекты 2038/20385); решением Федеральной службы по оборонному заказу (Рособоронзаказ) включена в реестр единственных поставщиков российских вооружения и военной техники в качестве единственного поставщика судов связи проекта 18280. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЦЕНТРАЛЬНОЕ МОРСКОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО (ЦМКБ) «АЛМАЗ» РАЗРАБАТЫВАЕТ ПРОЕКТ КОРВЕТА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

ОАО "Центральное морское конструкторское бюро "Алмаз" разрабатывает проект корвета нового (3-го) поколения. Об этом на церемонии закладки на "Северной верфи" корвета "Проворный" сообщил главный инженер бюро Константин Голубев.

Голубев уточнил, что новый проект будет являться развитием существующей серии корветов и во многом превосходить лучшие мировые разработки в этой области. Другие подробности проекта Голубев уточнять отказаться, добавив, что корветы нового поколения, скорее всего, будут строиться на "Северной верфи".

ОАО "ЦМКБ "Алмаз", основанное в 1949 г., является ведущей проектно-конструкторской организацией судостроительной отрасли промышленности России. ЦМКБ "Алмаз" - ведущий и единственный в России проектант скоростных катеров, боевых надводных кораблей малого и среднего водоизмещения, десантных кораблей на воздушной подушке, кораблей противоминной обороны, а также кораблей и судов специального назначения и плавучих доков. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА» ПЕРЕДАСТ ВМФ ДИЗЕЛЬНУЮ ПОДЛОДКУ «ВЛАДИКАВКАЗ» В 2015 ГОДУ

Большая дизель-электрическая подводная лодка "Владикавказ" будет передана Военно-морскому флоту в 2015 г. Об этом сообщили в Центре судоремонта "Звездочка", где сейчас находится корабль.

"Владикавказ" прибыл на ремонт в Архангельскую область в 2008 г. На подлодке провели предремонтное освидетельствование матчасти, также был уточнен объем предстоящих работ. В конце 2011 г. лодка была поставлена в один из эллингов предприятия.

"В рамках ремонта мы уже провели дефектацию прочного и легкого корпусов, а модернизационные работы коснутся установленных на корабле комплексов навигации, связи, гидроакустики, боевой информационной управляющей системы, автоматического управления общекорабельными системами. Нам также предстоит заменить внутренний кабель. По всем пунктам тактико-технические характеристики будут улучшаться, улучшится живучесть и непотопляемость корабля", - рассказали в центре судоремонта, добавив, что сегодня на "Владикавказе" продолжается этап конкурсных работ.

Большая дизель-электрическая подводная лодка "Владикавказ" проекта 877 была заложена 25 февраля 1988 г. на заводе "Красное Сормово" (Нижний Новгород). После вступления в сентябре 1990 г. в строй первоначально была включена в состав Черноморского флота с базированием в Севастополе. В сентябре 1991 г. осуществила переход в Заполярье и была зачислена в состав Северного флота (пункт базирования - Полярный). 2 августа 1997 г. было подписано соглашение о шефских связях между администрацией Северной Осетии и экипажем подводной лодки, после чего корабль переименовали во "Владикавказ".

ДЭПЛ проекта 877 имеют полное водоизмещение более 3000 т, способны развивать подводную скорость в 17-19 узлов, длина корпуса составляет 72,6 м, ширина - 9,9 м. Экипаж лодки - 57 человек, автономность плавания - 45 суток. Субмарины вооружены шестью 533-мм торпедными аппаратами, позволяющими выполнять стрельбу торпедами и проводить установку мин. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: GOLDEN OCEAN GROUP LIMITED

ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ СУХОГРУЗОВ ТИПОРАЗМЕРА SUPRAMAX

Компания Golden Ocean Group Limited заключила три контракта, включая опцион еще на три судна, на строительство сухогрузов дедвейтом 64 тыс. т типоразмера Supramax.

Суда будут строиться на верфях Chengxi Shipyard Co Ltd. и China Shipbuilding and Trading Company Limited (CSTC).

Передача судов заказчику запланирована на первую половину 2015 г. Опцион на строительство еще трех судов должен быть подтвержден в течение четырех месяцев со дня подписания контракта.

Отмечается, что эта судостроительная программа позволит Golden Ocean через несколько лет увеличить флот собственных сухогрузов типоразмера Supramax до 5-8 судов. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: MAN DIESEL & TURBO РАЗРАБОТАЛА НОВУЮ КОНЦЕПЦИЮ ДВУХТОПЛИВНОГО ДВИГАТЕЛЯ

MAN Diesel & Turbo представила новую концепцию двигателя ME-LGI, которая позволит дальше строить суда, способные работать на двух видах топлива, говорится в пресс-релизе разработчика двигателей. По словам старшего вице-президента, директора отдела низкоскоростных двигателей Оле Грене, разработанный компанией в 2012 г. двигатель ME-LGI, работающий на сжиженном природном газе (СПГ) и мазуте, сразу получил признание клиентов.

Компания расширила линейку двухтопливных двигателей новой модификацией двигателя - серии ME-LGI, который может работать на жидком топливе. "Интерес к нашим ME-LGI двигателям подтверждает запрос на двухтопливные, низкоскоростные двигатели с альтернативой мазуту, включая метанол, сжиженный нефтяной газ (СНГ), диметилэтер эфира (ДМЭ) и (био-) этанол, а также другие виды топлива с низкой температурой вспышки", - отметил Оле Грене.

По его словам, MAN Diesel & Turbo начала разработку двухтактных двухтопливных двигателей еще в 1990-е годы. Развитие технологии особенно актуально в свете жестких экологических требований, так как новая серия двигателей сможет потреблять топливо с нулевым содержанием серы, таких как метанол. Это станет дополнением к низкосернистому топливу к которому должны будут вскоре перейти все суда в зонах SECA.

Компания заявляет, что способна не только производить но и переоборудовать без особых финансовых затрат все свои действующие двухтактные двигатели в соответствии с новой концепцией LGI - потребление как СНГ так и метанола. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЬЕТНАМ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ПРИОБРЕТЕТ ДВА КОРВЕТА

Министерство обороны Вьетнама намерено приобрести у нидерландской компании DSNS два корвета типа "Сигма" проекта Type 9814.

Соглашение о поставке кораблей уже достигнуто, подписание контракта намечено на конец 2013 г. По предварительной оценке, стоимость корветов для Вьетнама составит около 500 млн. евро, причем часть контракта профинансирует правительство Нидерландов.

Подробности потенциальной сделки не разглашаются. В частности, неизвестны сроки постройки и передачи кораблей заказчику. Как отмечает Jane's, вероятнее всего один корвет будет построен на верфи DSNS в Нидерландах, а второй - во Вьетнаме. Нидерландской компании принадлежат пять верфей на территории Вьетнама, и в настоящее время ведется строительство шестой.

Длина корветов проекта Type 9814 составляет 98 м, а ширина - 14 м. Корабли для Вьетнама планируется оснастить зенитными ракетами MBDA MICA французского производства в вертикальных пусковых установках, а также артиллерийской установкой Oto Melara калибра 76 мм и противокорабельными ракетами, тип которых пока не определен. Корветы типа "Сигма", ранее поставленные Нидерландами Марокко и Индонезии, оснащены ракетами Exocet. Вероятно, такие же ракеты получат и корабли для ВМС Вьетнама.

Поставкой радиоэлектронного оборудования, включая радары, займется предприятие Thales. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИНДИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ МОДЕРНИЗИРУЕТ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ПРОЕКТА 877ЭКМ

Министерство обороны Индии приняло решение о промежуточной модернизации подводных лодок советского производства с целью продления их сроков службы на 15 лет.

Переговоры о проведении работ уже ведутся. Речь идет о подлодках проекта 877ЭКМ типа "Синдугош", большая часть из которых вошла в состав индийского флота во второй половине 1980-х годов.

Решение о проведении промежуточной модернизации кораблей было принято после пожара на борту подводной лодки "Синдуракшак" проекта 877ЭКМ, частично затонувшей в порту Мумбаи. Этот корабль командование ВМС Индии признало не подлежащим восстановлению. С учетом потерянной "Синдуракшак" в составе индийского флота теперь числятся 13 неатомных подводных лодок, четыре из которых немецкого проекта Type 1500.

В рамках переговоров с Россией теперь ведется речь о модернизации еще пяти подлодок проекта 877ЭКМ. Между тем, немецкое предприятие HDW уже занимается улучшением подлодок проекта Type 1500. Ранее программу модернизации прошли два корабля такого типа; стоимость работ составила \$300 млн. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: ЗАВЕРШЕНА РАЗРАБОТКА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ 4 ПОКОЛЕНИЯ

Китай закончил проектно-конструкторские работы по созданию атомной подводной лодки 4-го поколения.

"В северо-восточном Китае завершена разработка АПЛ 4-го поколения и новой системы бортового вооружения для нее", - приводит издание заявление заместителя губернатора провинции Ляонин (северо-восточный Китай) Тань Цзоцзюня, ранее возглавлявшего Китайскую государственную судостроительную корпорацию.

Как отмечают местные военные эксперты, ученым удалось преодолеть ряд трудностей конструктивного характера, связанных с постройкой современных субмарин, включая проблему снижения заметности подводных лодок для гидроакустических сонаров.

При этом авторы комментариев сходятся во мнении, что с момента окончания проектно-конструкторских работ до ввода субмарин 4-го поколения в состав ВМС Народно-освободительной армии Китая может пройти еще длительный период времени. (ИТАР-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: УСИЛИВАЕТСЯ КРИТИКА ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЫ ТИПА LCS

В США усиливается критика программы создания боевых кораблей прибрежной зоны типа LCS (Littoral Combat Ship). Соответствующий отчет о программе LCS подготовлен правительственным контрольно-финансовым управлением GAO (Government Accountability Office).

Несмотря на реализацию программы LCS в интересах ВМС, в которой участвуют две корпорации с различными концепциями кораблей (LCS-1 "Фридом" и LCS-2 "Индепенденс"), продолжают накапливаться нерешенные проблемы. ВМС США предпринимают меры для их устранения на основе полученных результатов от эксплуатации головных кораблей двух строящихся серий.

До настоящего времени программы испытаний головных кораблей типа LCS остаются незавершенными. Однако уже сейчас ВМС предпринимают шаги к устранению выявленных проблем и обеспечению более высокой унификации кораблей двух типов и некоторой корректировке их тактико-технических элементов.

Строящиеся корабли должны оснащаться специальными модулями для решения различных задач. Эти модули должны оперативно устанавливаться в местах стоянки кораблей и ориентированы на выполнение противоминных или противокорабельных операций. Однако в настоящее время развертывание этих модулей ведется поэтапно и вряд ли ВМС окончательно сформулируют окончательные требования к ним до момента их развертывания в 2017 г. и 2019 г. соответственно.

Пока есть большие неопределенности относительно главных задач, выполняемых LCS. Тем не менее, планы закупок LCS двух концепций активно реализуются и к настоящему времени законтрактовано более половины планируемого к постройке и закупке количества кораблей.

Корабль LCS состоит из двух основных компонентов. В их числе сам корабль (seaframe), а также его целевой модуль (mission package), который и обеспечивает боевое применение корабля. Корабль LCS может иметь три конфигурации за счет замены целевых модулей: для ведения противокорабельных, противоминных и противолодочных операций.

ВМС планируют приобрести 52 корабля двух вариантов, строящихся на американских судостроительных заводах, а также 64 целевых модуля. Суммарная стоимость программы LCS составляет около \$40 млрд. в ценах 2010 г.

На основе анализа программы реализации LCS контрольно-финансовое управление GAO рекомендует Министерству обороны США ограничить финансирование строительства оставшихся незаконтрактованных кораблей до тех пор, пока ВМС не завершат исследования их конструкции и боевых возможностей.

Руководство Пентагона крайне разочаровано такими выводами GAO, поскольку замедление темпов закупок кораблей LCS может привести к возрастанию их стоимости, а также стоимости целевых модулей, необходимых для оснащения уже построенных кораблей. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯДИЯ: WARTSILA OYJ АВР ПОСТАВИТ ГАЗОГЕНЕРАТОРНУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ДВУХ ТАНКЕРОВ ЮЖНОКОРЕЙСКОЙ ВЕРФИ

Wartsila получила контракт на поставку новаторской газогенераторной системы для двух танкеров сжиженного природного газа (СПГ), строящихся на южнокорейской верфи DSME.

Система представляет собой генератор инертного газа совмещенного с установкой сжигания газа. Суда строятся по заказу канадского холдинга Teekay Corporation, производителя, перевозчика и логиста энергоносителей. Контракт был подписан в мае.

Концепция объединения двух систем была разработана Wartsila в сотрудничестве с судостроителем DSME. В комбинированную систему входит разработанный ранее генератор инертного газа Wartsila Moss. Система делает ненужной отдельный блок для сжигания газа, что обеспечивает значительную экономию для потребителей.

Поставки оборудования запланированы на осень 2014 г. Новые танкеры с объемом 173,400 куб. м станут одними из крупнейших перевозчиков СПГ, способными проходить через реконструированный Панамский канал, что позволит нарастить экспорт природного газа из США.

Системы генератора инертного газа используются для предотвращения смешения газа в грузовых или бункерных емкостях и случайного взрыва. Инертный газ поддерживает содержание кислорода в танках ниже 8%, что делает смесь невзрывоопасной. Генераторы азота затем используются для подачи сухого воздуха и инертного газа для продувки, давления. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: ЗАВЕРШАЮТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ НЕОБИТАЕМОГО ПОДВОДНОГО АППАРАТА ALISTER-100

ВМС Франции завершают эксплуатационные испытания легкого необитаемого подводного аппарата (НПА) AUV-100 (Autonomous Underwater Vehicles) Alister разработки французской группы ECA в рамках первоначального этапа принятия на вооружение шести таких НПА в течение ближайших месяцев по заключенному в конце 2010 г. контракту.

Alister-100 (длина - 2 м и масса - 70 кг) станет первым подводным беспилотником французских ВМС, предназначенным для минно-тральных операций. Он будет использоваться для особых операций (например, в очень мелкой воде или в каналах) и вывоза из порта прибывающих грузов, а также обследования и разведки морского дна.

НПА отличается очень точной навигацией, что обеспечивает возможность поиска и нейтрализации мин в таких узких областях, как каналы или бухты. Высокая точность будет также важным преимуществом при обмене информацией с другими боевыми системами, принимающими участие в минных операциях.

Гидроакустическая система работает на разных частотах, обеспечивая либо диапазон чувствительности, либо четкость изображения, в зависимости от оперативной ситуации. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что на блоге «Машиностроения Украины» (<http://ukrmach.dp.ua>) можно **БЕСПЛАТНО опубликовать пресс-релиз?**

УКРАИНА: ЧИСТЫЙ УБЫТОК ПАО «МАРИУПОЛЬСКИЙ ЗАВОД ТЯЖЕЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ» (МЗТМ) ЗА I ПОЛУГОДИЕ 2013 ГОДА СОСТАВИЛ 137 МЛН. ГРН.

Чистый убыток ПАО "Мариупольский завод тяжелого машиностроения" (МЗТМ) за I полугодие составил 137023 тыс. грн. против прибыли в 8665 тыс. грн. за аналогичный период 2012 г. Об этом сообщает госучреждение "Агентство по развитию инфраструктуры фондового рынка Украины" при Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР). Чистый доход от реализации продукции за отчетный период уменьшился на 9,4% и составил 83983 тыс. грн., валовая прибыль сократилась на 52,3% до 35616 тыс. грн.

ПАО "Мариупольский завод тяжелого машиностроения" входит в группу "Азовмаш". Кроме того, в группу входят "Азовобщемаш" и "Головной специализированный конструкторско-технологический институт".

"Азовмаш" производит железнодорожные грузовые вагоны и платформы для автотопливозаправщиков и автоперевозчиков, а также металлургическое оборудование. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ (РНКГ) «ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ» ПРИОБРЕТЕТ СТАНОК GLEASON-PFAUTER ДЛЯ РЕДУКТОРНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Государственное предприятие "Зоря-Машпроект" заказало у немецкой Gleason-Pfauter профилишлифовальный станок P-4000G. Как сообщает пресс-служба украинского предприятия, оборудование предназначено для редукторного производства и будет установлено на термоконстантном участке.

Сейчас в производстве редукторов предприятие используется профилишлифовальный станок P-1200. Для нового оборудования на участке подготовлена площадка и подведено питание. В ближайшее время начнутся фундаментные работы.

Развитие редукторного производства необходимо для выполнения возросшего объема заказов на морские силовые установки, отмечается в сообщении.

"Зоря-Машпроект" (Николаев) изготавливает газовые турбины для морских кораблей и судов, для электроэнергетики и газотранспортных магистралей. Продукция поставляется в Россию, Беларусь, Индию, Китай, Вьетнам, Сингапур, Южную Корею, Иран и др. страны.

Gleason-Pfauter - крупный производитель оборудования для обработки зубчатых колес. Входит в машиностроительную корпорацию Gleason. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ (РНКГ) «ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ» ВЫПУСТИЛО КОМПЛЕКТ РЕДУКТОРОВ АГРЕГАТА КОРАБЛЯ КЛАССА «ФРЕГАТ»

Государственное предприятие "Зоря-Машпроект" выпустило комплект редукторов агрегата корабля класса "фрегат". Как сообщает пресс-служба завода, все виды испытаний завершены, оборудование подготовлено к отправке заказчику.

В состав агрегата входит два форсажных и два маршевых редуктора и межредукторная приставка. Общий цикл изготовления всей группы редукторов агрегата составляет 18 месяцев.

В ближайшие 5 лет редукторному производству предстоит реализовать программу выпуска "тяжелых" морских агрегатов. На данный момент подготовлен к испытаниям первый редуктор очередного агрегата. В рамках программы производству предстоит изготовление четырех типов агрегатов, отличающихся конструктивно и сложностью изготовления, отмечается в сообщении.

Для обеспечения производственной программы на предприятии выполняется ряд проектов по развитию и усилению мощностей редукторного производства, обновлению оборудования и станочного парка.

"Зоря-Машпроект" (Николаев) изготавливает газовые турбины для морских кораблей и судов, для электроэнергетики и газотранспортных магистралей. Продукция поставляется в Россию, Беларусь, Индию, Китай, Вьетнам, Сингапур, Южную Корею, Иран и др. страны. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ИМЕЕТ КОНТРАКТЫ НА 2014 ГОД НА 2 МЛРД. ГРН.

"Турбоатом" (Харьков), крупнейший в Украине производитель турбинного оборудования, по итогам 2013 г. планирует реализовать продукцию на 1,8 млрд. грн., а на 2014 г. имеет контракты на 2 млрд. грн., сообщил генеральный директор предприятия Виктор Субботин на совещании в Фонде госимущества (ФГИ). "В этом году у "Турбоатома" очень серьезная загрузка и темпы роста объемов реализации. В первом полугодии реализована продукция почти на 834 млн. грн., что составляет 119% к реализации 2012 г., а чистую прибыль мы получили в 196,9 млн. грн. Для машиностроения это очень серьезный показатель. По итогам года мы намерены реализовать продукцию на 1,8 млрд. грн., и следующий, 2014 г., у нас законтрактрован на 2 млрд. грн.", - приводит слова В. Субботина пресс-служба ФГИ.

По его словам, уже сформирован портфель заказов на первый квартал 2015 г. "Это очень важно для нашего производства, так как выпуск турбин - и паровых и гидравлических - это длительный цикл. Например, изготовление паровой турбины занимает от 18 до 36 месяцев", - подчеркнул он.

В. Субботин также сообщил, что "Турбоатом" в текущем году ожидает чистую прибыль не ниже прошлогодней (308,9 млн. грн.).

Утвержденный правительством финплан предприятия на 2013 г. предполагает получение чистой прибыли 351,662 млн. грн. (на 13,8% больше, чем годом ранее).

В. Субботин также сообщил, что доля экспорта в общем объеме реализации продукции на сегодня составляет 50%, хотя еще в прошлом году она достигала 60%. "Завод проводит модернизацию гидроэлектростанций Украины, на сегодня в производстве девять турбин. Также в производстве две гидротурбины Днестровской ГАЭС - крупнейшей в Европе. В Украине начата активная модернизация паровых станций с турбинами мощностью 150, 200, 300 МВт. Эта работа обеспечивает жизнедеятельность энергетических мощностей страны на ближайшие двадцать лет и серьезно загрузит "Турбоатом" на ближайшие десять лет", - отмечает гендиректор.

"Турбоатом" - единственный в Украине производитель турбинного оборудования для гидро-, тепловых и атомных электростанций. Специализируется на производстве турбин для тепловых и атомных электростанций, гидравлических турбин для гидроэлектростанций и гидроаккумулирующих электростанций, газовых турбин для тепловых электростанций, парогазового оборудования и другого энергетического оборудования. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРИБЫЛЬ

"Турбоатом" (Харьков), крупнейший в Украине производитель турбинного оборудования, завершил первое полугодие с чистой прибылью по МСФО в 196,9 млн. грн., что на 17,8% больше, чем в январе-июне 2012 г.

Согласно обнародованному в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку квартальному отчету предприятия, его чистый доход вырос на 15,7% до 755,73 млн. грн.

Валовая прибыль предприятия по итогам полугодия выросла на 14,4% до 285,99 млн. грн., операционная - на 17,9% до 230,89 млн. грн.

Таким образом, с учетом ранее обнародованных показателей деятельности предприятия в январе-марте, в апреле-июне чистая прибыль "Турбоатома" выросла более чем в 2,4 раза до 121,59 млн. грн., чистый доход - на 33,1% до 419,42 млн. грн.

Предприятие в 2012 г. увеличило доход от реализации продукции на 3,5% к 2011 г. до 1,405 млрд. грн., чистый доход по МСФО составил около 1,3 млрд. грн., чистая прибыль - 308,9 млн. грн. (Укррудпром/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Предприятие на рынке

УКРАИНА: ГП «ЗАВОД «ЭЛЕКТРОТЯЖМАШ» В 2013 ГОДУ НАРАЩИВАЕТ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА

Вопреки стагнации в машиностроительной отрасли Украины, харьковский "Электротяжмаш" наращивает объемы производства. На руку предприятию играют российские заказы на электротяговое оборудование и модернизация украинских электростанций.

Украинская машиностроительная отрасль последние полтора года находится в глубокой депрессии: в 2012 г. объемы производства снизились на 3,3% по данным Госстата, а за полгода 2013 г. - на 13,3%. Однако есть и точки роста. Одна из них - харьковский завод "Электротяжмаш". В 2012 г. государственное предприятие нарастило объем продаж на 34% до 1,451 млрд. грн., а в 2013 г. собирается увеличить продажи еще на 45% до 2,1 млрд. грн. Завод производит гидро-, турбогенераторы, а также электротяговое оборудование - двигатели и генераторы железнодорожного и городского транспорта.

Именно на последние приходится большая часть заказов завода - около 60%. "Если взять объем производства в этом году 2,1 млрд. грн., то 1,4 млрд. составляет электротяговое оборудование", - отметил директор завода Владимир Глушаков. По его словам, сейчас "Электротяжмаш" отгружает российским железным дорогам около 100 изделий генераторного производства и 500 изделий моторного производства в месяц. В целом, признает начальник управления по подготовке производства Василий Крылас, около 80% электротяговой продукции изготавливается для российских заказчиков: "Трансмашхолдинга", "Уральских локомотивов", группы "Синара" и пр.

Гидро- и турбогенераторное производство традиционно занимало меньшую долю в структуре продаж предприятия по сравнению с электротяговым (около 30%), однако к 2015 г. соотношение составит 50х50, прогнозирует заместитель директора Дмитрий Костюк. Очевидно, большей частью осуществляться эти планы будут за счет заказов по модернизации украинских электростанций - обновлением мощностей сейчас занимается "Укрэнерго" и ДТЭК, контролирующее большинство гидро- и теплоэлектростанций в Украине. Этот сценарий подтвердили и на предприятии: "В гидроэнергетике изготовление нового оборудования составляет порядка 20-30%. В тепловой энергетике практически все заказы - это работы по модернизации и реконструкции существующего оборудования" - сообщили в пресс-службе завода.

Что касается экспортных поставок, то, по словам Д. Костюка, у "Электротяжмаша" сейчас есть контракт на изготовление 550 МВт турбоагрегата для поставки в Казахстан на Экибастузскую ГРЭС (ТГВ-550), завершить который завод планирует в конце 2014 г. На следующий год завод выиграл еще 3 международных контракта по энергетике, отметил глава "Электротяжмаша". По словам начальника сборочного цеха турбогенераторного производства Станислава Комнацкого, всего сейчас в работе на предприятии на разных стадиях находятся агрегаты для Днестровской ГАЭС, Кременчугской ГЭС, Рогунской ГЭС (Таджикистан), ТЭС "Аксу" (Казахстан), ТЭС "Бандель" (Индия), Старобешевской ТЭС и Экибастузской ГРЭС-1.

В 2013 г., по ожиданиям руководства предприятия, объем реализованной продукции "Электротяжмаша" составит около 1,7 млрд. грн., а заказы, которые завод выполнит в следующем году, превысят 2 млрд. грн. "Если говорить о турбогенераторном производстве - это длинные деньги, а производство электротягового оборудования - короткие, то есть цикл движения средств составляет порядка 60 дней, в то время как в турбогенераторном - около 16 месяцев", - пояснил Д. Костюк. Именно более дорогое (цена одного изделия превышает \$10 млн.) энергетическое оборудование позволило предприятию сформировать портфель заказов до 2017 г. и повысить рентабельность.

После окончания реконструкции большинства украинских электростанций предприятию придется искать новых клиентов, чтобы удержать планку производства и финансовые показатели. Частично этот вопрос может быть решен за счет увеличения экспортных заказов - именно для конкуренции на мировых рынках харьковский завод занялся развитием сервисного обслуживания. Сервис прописывается во всех новых контрактах. Кроме того, предприятие обслуживает генераторы других производителей, отметил Д. Костюк, приведя в пример панамский заказ (ГЭС "Бахо де Мина"). В долгосрочной перспективе роста заказов можно добиться за счет более плотной "связки" с "Турбоатомом" - но обсуждаемое уже много лет создание "Укрэнергомаша" пока не планируется. "Мы - за, и Субботин (глава "Турбоатома") - тоже за, но это не наша прерогатива. Это две разные формы собственности - акционерное общество и госпредприятие, и вначале нас нужно уравнивать" - резюмировал В. Глушаков.

Тем временем "Электротяжмаш" активно занимается технологической модернизацией. За I полугодие инвестиции в техническое перевооружение составили 84,3 млн. грн., из которых 56,3 млн. заняла покупка нового оборудования. Сейчас на предприятии работают две новые установки (центры для обработки корпусов двигателей), а до конца года "Электротяжмаш" ожидает поставку еще четырех. В целом, оборудование окупится за 3-4 года, рассчитывает глава завода В. Глушаков. По словам его заместителя, деньги на модернизацию берутся с баланса предприятия; "покрытие кредитных средств мы осуществляем за счет прибыли", - сказал Д. Костюк.

Чистая прибыль "Электротяжмаша" в 2012 г. составила 49,6 млн. грн. (Валерия Вольвач. [Ugmk.info/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ГК «ПРОМЫШЛЕННЫЕ СИЛОВЫЕ МАШИНЫ» (ПСМ) ИЗГОТОВИЛА МОБИЛЬНЫЙ ЭНЕРГОКОМПЛЕКС

Группа компаний "Промышленные силовые машины", ведущий российский производитель дизель-генераторов, изготовила новый передвижной комплекс энергоснабжения общей мощностью 1 МВт. Он предназначен для аварийно-спасательной службы одного из регионов Центральной России, которая обеспечивает резервное энергоснабжение котельных, электроподстанций, больниц и вокзалов в случае непредвиденных ситуаций, на территории более 400 населенных пунктов.

Энергокомплекс состоит из двух электростанций мощностью по 0,5 МВт, собранных на базе шведских двигателей Volvo Penta. Они установлены в контейнеры и в целях мобильности поставлены на автопоезд - грузовой автомобиль Volvo с прицепом. Это не случайное решение - единый бренд двигателей обеспечит взаимозаменяемость запчастей всего автопоезда.

Генераторы могут работать параллельно и питать один крупный объект или поодиночке, чтобы обеспечивать электричеством сразу несколько точек. В их конструкции предусмотрен ряд полезных опций, связанных со спецификой будущих задач. Каждый дизель-генератор дополнительно снабжен катушками с 30-метровым кабелем, который в условиях чрезвычайной ситуации позволит действовать гораздо оперативнее.

Целый набор систем формирует безопасность энергокомплекса. Прочные металлические контейнеры защитят оборудование от любых внешних воздействий - механических или погодных. Предпусковой подогреватель Webasto будет отвечать за легкий пуск электростанций даже при 30-градусном морозе. А автоматическая система пожаротушения поможет мгновенно справиться с возгоранием.

Электроагрегаты подготовлены для эксплуатации в населенных пунктах. Благодаря шумоизоляции установок работа мощных двигателей будет практически незаметна для окружающей среды и не создаст дискомфорта для жителей. (Пресс-служба ГК "Промышленные силовые машины"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

МИРОВОЙ РЫНОК: СПРОС НА СОЛНЕЧНУЮ ЭНЕРГЕТИКУ БУДЕТ РАСТИ

Демпинг китайских производителей солнечных батарей погубил десятки их конкурентов в ЕС и США. Выжить смогли только те, кто вовремя изменил концепцию бизнеса.

Из-за резкого снижения стоимости солнечных панелей многие их производители оказались в сложном положении. Китайский демпинг сильно изменил правила игры на рынке возобновляемой энергетики. Многие компании и в Европе, и в Северной Америке в конце 2011 г. - начале 2012 г. обанкротились или были вынуждены продаться более удачливым конкурентам.

Основная борьба за рынок панелей развернулась на Европейском континенте. "Когда Германия отказалась от атомной энергетики, а это 22% от ее потребностей, все это нужно было восполнить", - объясняет Лэйн Мессон из компании Denali Software. По его подсчетам, в 2010-2011гг. в ЕС было почти пять свободных гигаватт для покрытия солнечной энергией.

Стоимость акций лидеров рынка солнечной энергетики Северной Америки на NASDAQ в 2012 г.

Компания	Стоимость акции 30.12.2012г., \$	Стоимость акции 01.06.2013г., \$	Рост, %
SolarCity	8*	45,26	+465,63
SunPower	4,59	19,31	+320,69
Canadian Solar	2,63	8,51	+223,57
Tesla Motors	33,82	97,76	+189,06
First Solar	26,99	54,39	+101,52

* - Стартовая цена IPO, состоявшегося 13.12.2012 г.

Источник: NASDAQ.

Установленная мощность солнечной энергетики в 2012 г., ГВт



Источник: Global Market Outlook Photovoltaik.

Большую часть из них "освоили" китайские компании - в основном за счет низких цен. Стоимость панелей с 2 евро

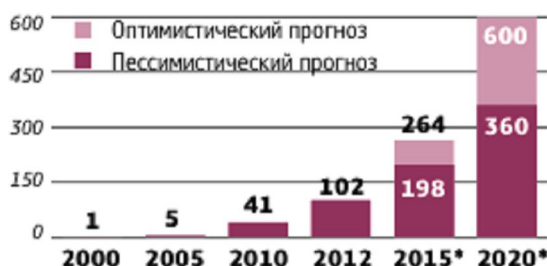
до 0,6 евро/Вт установленной мощности в 2010 г. упала до 0,6 евро к началу 2013 г. И значительная часть европейских производителей поняли, что заниматься этим бизнесом не стоит. В конце прошлого года корпорация Siemens заявила, что собирается в ближайшее время продать бизнес по выпуску панелей, поскольку в 2011 г. он принес ей 150 млн. евро убытков. Производство в Германии была вынуждена свернуть американская First Solar. Обанкротились немецкие Solon, Solar Millennium, Solarhybrid и Q-Cells.

Иначе обстоят дела в Новом Свете. Тут тоже не обошлось без закрытий: к примеру, о банкротстве объявила компания Solyndra - ей не помогла даже финансовая поддержка со стороны Белого дома в \$533 млн. А мощности крупнейшего в США производителя солнечных модулей First Solar в 2011-2012 гг. были загружены лишь на четверть. Тем не менее First Solar смогла удержаться на плаву: в компании сумели оптимизировать технологический процесс, диверсифицировали бизнес и из чистого производителя перешли в статус девелопера солнечных электростанций. Те компании, которые последовали по пути First Solar, смогли выжить и развиваться.

В данной ситуации интересна история компании SolarCity, созданной в 2006 г., которая, как правило, не продает солнечные батареи, а предоставляет их в долгосрочный - до 20 лет - лизинг, работая в основном с небольшими частными хозяйствами, не всегда готовыми выложить всю сумму за солнечную электростанцию. Главная особенность бизнеса SolarCity состоит в том, что лизинговые платежи получают ниже счетов за электричество. Таким образом, потребитель, не вкладывая ни копейки, за срок в 20 лет получает экономию на счетах за электричество в \$6-15 тыс. Неудивительно, что в прошлом году компания обслуживала нового клиента каждые пять минут - очередь на подключение составляла от четырех до семи месяцев. Кроме частных хозяйств, SolarCity работает с промышленными и государственными структурами. К примеру, солнечные батареи были установлены почти на 6,5 тыс. домов служащих ВМФ США, расширяется сотрудничество с Walmart, eBay, Intel и другими крупными корпорациями. А в рамках партнерства с Tesla Motors (у обеих компаний один и тот же руководитель и акционер - известный миллиардер 0,40 Элон Маск, создатель PayPal, SpaceX и др.) SolarCity строит солнечные заправки, на которых потребитель может бесплатно

подзарядить автомобиль. В 2012 г. компания с целью привлечения инвестиций в дальнейшее развитие вышла на IPO. Только за первый день торгов 13 декабря прошлого года стоимость ее акций выросла на 47%. Всего же за менее чем полгода торгов стоимость компании увеличилась более чем в 5,5 раза.

Динамика общего производства солнечной энергии в 2000-2020 гг., ГВт



* - Прогноз.

Источник: EPIA.

Пример SolarCity - один из самых показательных, но далеко не единственный. На демпинговом рынке солнечных батарей смогли заработать и увеличить свою капитализацию SunPower Corporation из Калифорнии и Canadian Solar из Онтарио. В том числе используя дешевые китайские панели.

Инвесторы позитивно оценивают шансы других лидеров рынка солнечной энергетики. Во всяком случае котировки их акций за последние полгода, после того как произошла перестановка сил на рынке солнечной энергетики Северной Америки, выросли в 2-4 раза. При этом вкладывают в отрасль как небольшие, так и очень крупные инвесторы. Помимо Элона Маска, об инвестициях в солнечную энергетику объявили Уоррен Баффет (солнечные электростанции от First Solar и др.), Google (инвестиции в \$168

млн. в крупнейшую в мире солнечную электростанцию), Apple и другие корпорации.

Динамика себестоимости «солнечного» электричества, евро/кВт



* - Прогноз.

Источник: Global Market Outlook Photovoltaik.

И это неудивительно. Если верить прогнозам Европейской ассоциации фотоэлектрической промышленности (EPIA), через три года объем генерации по сравнению с нынешними показателями как минимум удвоится. При этом там ожидают роста как раз в тех странах, где сегодня солнечная энергетика развита слабо. "С большой долей вероятности самый крупный прирост мощностей произойдет в этом году в Китае, на втором месте окажется Япония, на третьем - США", - предсказывает президент EPIA Винфрид Хоффман. Другими словами, бум солнечной энергетики продолжится в "молодых", с точки зрения развития этой отрасли, странах. И именно там стоит ждать роста компаний, обеспечивающих этот бум. (Известия/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ХИМИЧЕСКОЕ И НЕФТЯНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

СНГ: ИПГ «ПРОМЫШЛЕННЫЕ СИЛОВЫЕ МАШИНЫ» (ПСМ) ЗАВЕРШИЛА НОВЫЙ ПРОЕКТ ДЛЯ НЕФТЕДОБЫЧИ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

Инжинирингово-производственная группа "ПСМ" ("Промышленные силовые машины") завершила новый проект для нефтедобывающей компании в Азербайджане. Комплект силовых приводов заменит устаревшее оборудование на буровой платформе в Каспийском море и продлит общий срок ее службы.

Комплект из 9 силовых приводов, предназначенный для модернизации буровой вышки, обеспечит все ее рабочие процессы: три привода установлены на ротор и лебедку буровой, остальные снабжают насосы.

ПСМ изготовила комплект приводов на базе двигателей Doosan, крупнейшего производителя дизельных двигателей Южной Кореи. Они конструктивно разработаны специально для тяжелых условий эксплуатации и подходят для службы на удаленных месторождениях. Компания также выполнила их монтаж и пуско-наладочные работы на объекте. Новые приводы снабжены автоматической системой синхронизации, благодаря которой нефтяникам не приходится вручную согласовывать их работу. Гарантированный ресурс приводов этого производителя до капитального ремонта составит не менее 30000 моточасов. При этом расход масла и топлива у них в несколько раз ниже, чем у образцов, которые были установлены на буровой платформе ранее.

Сотрудничество с Азербайджаном является одним из приоритетных экспортных направлений для ПСМ и длится с 2010 г. В целом доля зарубежных поставок достигает 7%, и в течение 5 лет компания планирует увеличить ее до 20%. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно **БЕСПЛАТНО оформить недельную ознакомительную подписку на пакет «Ежедневные новости машиностроительных предприятий», а потом определиться: стоит подписываться на него или нет. Попробуйте!**

УКРАИНА УПРОЩАЕТ ВВОЗ РАДИОЭЛЕКТРОННЫХ УСТРОЙСТВ

Нацкомиссия, осуществляющая госрегулирование в сфере связи и информатизации (НКРСИ), одобрила проект перечня радиоэлектронных средств и излучающих приборов, для ввоза которых не нужны разрешения. Об этом "Коммерсант-Украина" сообщили в пресс-службе регулятора. "Новый перечень будет способствовать увеличению количества оборудования, уменьшит затраты на ввоз техники", - говорится в сообщении.

Одобренный НКРСИ документ касается не крупных импортеров, а радиоэлектроники, которую граждане ввозят для личных нужд. Согласно действующей редакции перечня, принятой в феврале 2010 г., без разрешения, в частности, можно ввезти два мобильных телефона, два ноутбука с модулями WiMAX, Wi-Fi или Bluetooth, две беспроводных гарнитуры, два GPS-навигатора, четыре беспроводных модема, четыре детских радиостанции, десять радиомикрофонов и другое. "Создаются новые устройства, и перечень приходится расширять", - объясняют в НКРСИ.

В новом перечне НКРСИ, в частности, предлагает разрешить гражданам ввоз беспроводных мониторов, принтеров, клавиатур и других средств ввода, аудио- и видеопроигрывателей, 3D-очков, фото- и видеокамер, фотовспышек (до 4 шт.), а также планшетных ПК, электронных книг, коммуникаторов и записных книжек (до 2 шт.). Кроме того, комиссия полностью отменила разрешения на ввоз микроволновых печей, электровыключателей на радиоуправлении, магнитно-резонансных томографов и еще целого ряда медицинской аппаратуры. В целом перечень расширен на 11 позиций, регулятор также повысил допустимую мощность ввозимых Wi-Fi-устройств со 100 мВт до 200 мВт.

Украинцы, ввозящие технику из-за границы в собственных нуждах или заказывающие ее в иностранных Интернет-магазинах, нечасто обращаются за разрешениями в госпредприятие "Украинский государственный центр радиочастот" (УГЦР), считает координатор комитета бытовой электротехники "Европейской бизнес ассоциации" Виктория Куликова. "Таможня такие документы, как правило, не проверяет, - поясняет она. - Поэтому расширение списка выглядит как весьма условная либерализация со стороны НКРСИ".

Решение регулятора привлекло широкое внимание СМИ, однако было неверно истолковано, отмечают в комиссии. "Распространяемая в последние дни информация о предложении НКРСИ взимать дополнительную плату за ввоз в страну устройств, поддерживающих Wi-Fi, является крайне некорректной интерпретацией этого решения", - говорится в сообщении регулятора. НКРСИ уточняет, что с целью защиты рынка от некачественной продукции весь крупный импорт радиоэлектронных средств в страну и сейчас происходит на основе разрешений, которые УГЦР выдает импортерам за отдельную плату (около 10 грн.). "Мы действительно вынуждены обращаться в УГЦР за разрешениями на ввоз любой продукции, которая содержит радиомодули, независимо от технологии - GSM, Wi-Fi, Bluetooth", - рассказывает директор департамента управления цепями поставок представительства LG Electronics в Украине Константин Макуха.

В ближайшее время процедуру выдачи УГЦР разрешений на ввоз радиоэлектроники могут отменить - это предусмотрено президентским законопроектом "О сокращении документов разрешительного характера", зарегистрированном в Верховной Раде в конце июня, напоминает Виктория Куликова. Вместо этого предлагается ввести маркировку техники специальными учетными марками. "Но последняя инициатива фактически заменяет одну неудобную процедуру на другую - еще более неудобную", - считает топ-менеджер одного из дистрибуторов. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: SCHNEIDER ELECTRIC ВЫВОДИТ НА РЫНОК НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ КОМПЕНСАЦИИ РЕАКТИВНОЙ МОЩНОСТИ

Компания Schneider Electric - мировой эксперт в области управления электроэнергией - выводит на российский рынок новейшие разработки для компенсации реактивной мощности (КРМ) в сетях низкого напряжения - конденсаторные установки VarSet. Основная цель оборудования КРМ - оптимизация работы электроустановки за счет снижения энергопотребления и увеличения доступной мощности. Кроме того, устройства позволяют на 5-10% уменьшить выбросы CO₂, компенсировать вредные для технологического процесса провалы напряжения и предотвратить нежелательные аварийные отключения. За счет КРМ можно оптимизировать размер электроустановки, а также уменьшить гармонические искажения, чтобы не допустить преждевременного старения оборудования и порчи его чувствительных компонентов.

"Оборудование КРМ от Schneider Electric уже было внедрено на многих объектах. Например, после установки 70 конденсаторных батарей с антирезонансными дросселями в мадридском аэропорту Баракса мы получили очень высокие результаты до 10% экономии энергопотребления при снижении выбросов углекислого газа и сокращении затрат на электроэнергию до 18%. При этом срок окупаемости наших установок не превышает 1-2 лет", - отметил Марк Незет, вице-президент, руководитель бизнес-подразделения "Распределение электроэнергии" Schneider Electric в России.

Каждая электрическая машина потребляет или производит активную и реактивную мощность. Их векторная сумма является полной мощностью. Присутствие реактивной энергии в электрической сети приводит к возрастанию линейных токов, передающих нагрузке необходимое количество активной энергии. Из-за этого происходят частые перепады напряжения в распределительных линиях и дополнительные потери мощности. Это, в свою очередь, оборачивается ростом расходов на электроэнергию для промышленных потребителей.

Работа устройств для КРМ базируется на принципе увеличения или коррекции коэффициента мощности. Обычно задача решается путем подключения к сети конденсаторных батарей, производящих реактивную энергию в количестве, достаточном для компенсации реактивной мощности, возникающей в нагрузке. В линейке устройств, разработанных Schneider Electric не только конденсаторные установки низкого напряжения VarSet, но и конденсаторы низкого напряжения, антирезонансные дроссели, контроллеры реактивной мощности, контакторы.

"Schneider Electric активно расширяет спектр решений для всех уровней распределения электроэнергии. Новые конденсаторные установки низкого напряжения VarSet - неотъемлемая часть глобального подхода компании, направленного на повышение энергоэффективности", - подчеркнул Марк Незет.

Оборудование КРМ и фильтрации гармоник входит в комплексное предложение продуктов, полностью скоординированных для решения всех задач по распределению электроэнергии среднего и низкого напряжения. Все эти продукты совместимы по механическим, электрическим и коммуникационным характеристикам. (Пресс-служба компании Schneider Electric/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК ПОДВОДНЫХ КАБЕЛЬНЫХ СИСТЕМ - БОРЬБА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Компании Alcatel-Lucent, TE Subcom и NEC - три самых крупных поставщика оборудования для подводных кабельных систем на мировом рынке, но в последнее время появилось много менее крупных производителей, которые борются за оставшиеся доли на рынке. Целый ряд таких компаний - производителей имеют значительную долю на других сегментах телекоммуникационного рынка, как, например, компания Ciena.

Эти компании активно ищут пути укрепления уже имеющихся и завоевания новых позиций на глобальном рынке. Пять таких производителей стремятся оказывать существенное влияние на рыночное пространство. В прошлом году компания Alcatel-Lucent сообщила о том, что на продажу выставлено ее подразделение подводных систем.

По слухам, компания FSI планировала участвовать в тендере и собиралась предложить 600-700 млн. евро в первом полугодии. Упоминались также компании Permira и PAI. Но инвестиционный спад в области подводных кабельных систем заставляет потенциальных покупателей проявлять осторожность. Компания TE Subcom также борется за новые проекты, так как ее проект Pacific Fibre закрылся в августе прошлого года.

Кажется странным, что компании Alcatel-Lucent и TE Subcom, будучи крупными поставщиками подводных кабельных систем для проектов "под ключ", имеют проблемы, несмотря на многообещающие прогнозы об открытии новых трасс в Южной Атлантике и проведении газо-разведочных работ в Арктике. По-видимому, эра крупных универсальных поставщиков постепенно заканчивается. Небольшие, специализирующиеся в одной, более узкой области поставщики прокладывают себе путь на рынок.

Если компания Alcatel-Lucent сумеет продать свое подразделение подводных кабельных систем, может произойти изменение соотношения игроков на рынке.

Как отмечается в отчете об исследовании, проведенном компанией Terabit Consulting для форума Submarine Telecoms Forum, три тренда наблюдаются на "ландшафте" поставок для проектов создания подводных систем определяют будущую стратегию - активизация деятельности китайской компании Huawei Marine Networks (включая возможность партнерства с китайскими кабельными производителями); предполагаемая продажа бизнеса подводных кабельных сетей компании Alcatel-Lucent и перегруппировка производственных активов в кабельной отрасли; рост поставщиков только оборудования, таких как компании Ciena, Infinera, Mitsubishi и Xtera, в результате развития технологий передачи 40G и 100G.

Эти проекты модернизации и перехода сетей с пропускной способности 10G на 40G, а также увеличивающийся спрос на модернизацию сетей до уровня 100G будут способствовать дальнейшему развитию рынка для поставщиков подводных систем. Следующие пять компаний, вероятно, окажутся в наиболее выгодном положении и смогут воспользоваться возможностями происходящих на рынке изменений. ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: NEXANS GROUP РАЗРАБОТАЛА КАБЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Nexans Group разработала широкий ассортимент кабельных изделий, предназначенных для применения во всех частях авиационно-космического оборудования: от бортовых авиационных проводов и кабелей до кабелей, используемых в зонах открытого огня и высокотемпературных кабелей, от электрических фидеров до коаксиальных, шинных, сетевых и волоконно-оптических кабелей для IFE (In Flight Entertainment - систем развлечения пассажиров во время полета) и вспомогательных подсистем.

Компания Nexans тесно сотрудничает с производителями авиационно-космической техники и предлагает им уникальные инновационные решения для сокращения массы и размера авиационных кабелей при сохранении их эксплуатационных характеристик, высокого уровня безопасности и надежности. К последним разработкам компании относятся кабели нового поколения с изоляцией в виде ленточной обмотки с гладкой поверхностью и легкие кабели на основе алюминия, представленные на авиационном салоне в Ле-Бурже.

Кроме новых кабелей авиационно-космического назначения, посетители авиасалона могли увидеть полный спектр кабельных решений компании Nexans для использования на всех участках, связанных с воздушным транспортом: от бортовых систем электропитания и управления до систем освещения аэродромов и инфраструктуры пассажирских терминалов. Кабели с гладкой поверхностью отвечают критериям электропроводки высокой плотности. Проблема плотности цепей уделяется особое внимание при установке бортовой электропроводки, главным образом, из-за ее влияния на термостабильность и механические свойства изоляционной ленточной обмотки, используемой в кабельных сборках, и массы, на которую эти сборки увеличивают массу самолета.

Компания Nexans разработала изоляционную систему в виде ленточной обмотки с исключительно гладкой поверхностью, которая помогает решить эти и другие проблемы, связанные с прокладкой электропроводки высокой плотности. В отличие от аналогичных изоляционных лент фирм-конкурентов новый материал лент компании Nexans обеспечивает высокую термостойкость, улучшенные механические свойства изоляции, высокую скорость наложения обмотки, а также облегчает процесс монтажа и дает возможность снизить общий вес кабеля. Важным преимуществом "гладких" кабелей является тот факт, что при прокладке их легко протягивать через бортовые конструкции без риска повреждения (обдирания). Прочная поверхность материала на основе политетрафторэтилена также устойчива к надрезам, разрывам и истиранию, в результате снижается риск потенциального повреждения кабельных сборок. Гладкая поверхность также хорошо подходит для нанесения лазерной маркировки для идентификации кабеля. Однако основным преимуществом этих кабелей является их термостабильность. Изоляционная система рассчитана на класс термостойкости 260 град. С, что на 30% выше, чем термостойкость большинства экструдированных или сшитых изоляционных продуктов (200 град. С).

Авиационные конструкторы могут использовать преимущество повышенной термостойкости этих кабелей и соединять в пучки большее число различных проводов, даже если это означает более высокую токовую нагрузку на кабельную сборку. Термические и механические характеристики этих кабелей также позволяют использовать их не только в специальных местах, но также в любой зоне воздушного судна, включая шасси, топливные баки и самолетные крылья. С учетом более высокого класса термостойкости и более высокой допустимой нагрузки по току "гладких" кабелей кабельные жгуты могут быть меньше по сечению и на 30% легче, чем стандартные варианты.

Технология кабелей с "гладкой" поверхностью уже специфицирована для жгутов проводов в трех программах: Boeing F-15, Lockheed Martin F-35 и Gulfstream G650 (воздушное судно для деловых полетов). ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: APPLE INC. ИНТЕРЕСУЕТСЯ ПОКУПКОЙ ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ МИКРОСХЕМ

Американская компания Apple рассматривает крупнейшего в мире производителя микросхем Globalfoundries в качестве потенциального производителя собственных микрочипов или даже в качестве партнера в совместном предприятии. Об этом сообщает SemiAccurate.

На данный момент процессоры для Apple производит компания Samsung, срок договора на поставку с которой истекает в 2014 г. Globalfoundries же, владеющий новейшим заводом стоимостью \$6 млрд., расположенном в округе Саратога (шт. Нью-Йорк), готов производить микрочипы мирового уровня для смартфонов и планшетов.

Учитывая тот факт, что технологии, используемые в Globalfoundries, сходны с технологиями, применяемыми компанией Samsung, Apple могла бы относительно легко переключиться на GF.

Тем не менее, уже давно ходят слухи о том, что компания заключила контракт с TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company), чтобы уменьшить степень зависимости от Samsung. Правда, никаких доказательств того, что производством процессоров семейства A для Apple занимается тайваньская корпорация до сих пор нет, и слухи остаются слухами.

Более того, авторы сообщения SemiAccurate, где говорилось о совместной деятельности Apple и GF, также не отводят большой роли TSMC. Напротив, они полагают, что Apple может приобрести находящийся в Нью-Йорке завод Globalfoundries, что позволит компании самостоятельно производить микрочипы.

Так или иначе, очень вероятно, что Apple задумывается о том, чтобы перенести часть производства в GF. Эта перспектива слишком заманчива, чтобы просто отказаться от нее. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES (IBM) ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛАСЬ

Чистая прибыль одного из мировых лидеров в области производства компьютерной техники и предоставления компьютерных услуг International Business Machines (IBM) во II квартале сократилась на 17% и составила \$3,2 млрд. Годом ранее этот показатель составлял \$3,9 млрд. Такие данные приводятся в финансовом отчете корпорации.

Выручка IBM по итогам отчетного периода сократилась на 3,3% до \$24,9 млрд.

Прибыль IBM в пересчете на одну акцию во II квартале составила \$2,93, что на 13,3% меньше аналогичного показателя годичной давности, когда прибыль на акцию составила \$3,38.

International Business Machines (IBM) - один из крупнейших в мире производителей программного и аппаратного обеспечения, а также IT-сервисов и консалтинговых услуг. Штаб-квартира компании находится в Армонке (шт. Нью-Йорк). В филиалах IBM по всему миру заняты более 399 тыс. человек. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ INTEL CORP. ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОСТАВИЛА \$2 МЛРД.

Чистая прибыль крупнейшего в мире производителя микрочипов американской корпорации Intel во II квартале составила \$2 млрд., не изменившись по сравнению с I кварталом. По сравнению со II кварталом 2012 г. этот показатель уменьшился на 28,5%. Такие данные содержатся в финансовом отчете компании.

Выручка Intel по итогам II квартала зафиксирована на уровне \$12,8 млрд. - это на 5,2% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (\$13,5 млрд.), и на 2% больше предыдущего квартала (\$12,6 млрд.). Операционная прибыль компании уменьшилась на 28% по сравнению с показателем за II квартал 2012 г., составившим \$3,8 млрд., и остановилась на отметке \$2,7 млрд. По сравнению с I кварталом операционная прибыль стала больше на 8%.

Intel производит широкий спектр электронных устройств, включая полупроводники, микропроцессоры и прочие компьютерные компоненты. Штаб-квартира компании находится в Санта-Кларе (шт. Калифорния). Компания насчитывает более 100 тыс. сотрудников. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: NEXANS S.A. РАЗРАБОТАЛА НОВЫЙ СИЛОВОЙ КАБЕЛЬ НИЗКОГО НАПРЯЖЕНИЯ ДЛЯ ОФИСНЫХ И ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗДАНИЙ

Компания Nexans разработала новый силовой кабель категории U 1000 R2V на низкое напряжение марки DISTINGO сечением 1,5-16 кв. мм, с числом токопроводящих жил от 1 до 5, предназначенный для фиксированной прокладки. Категория кабелей U 1000 R2V охватывает диапазон продуктов, которые профессиональные электрики используют чаще всего внутри офисных и промышленных зданий для монтажа розеток и осветительного оборудования, электропитания оборудования и распределения электроэнергии от электросчетчиков.

Кабель марки DISTINGO дополнены двумя усовершенствованиями, которые очень помогут потребителям: маркировка длины и цветовая маркировка.

Для того чтобы облегчить ежедневную работу электриков, компания Nexans разработала и запатентовала новую систему маркировки длины под названием METRIUM. Эта система предусматривает двойную маркировку с указанием длины, что облегчает операцию точного отрезания нужной длины, а также позволяет видеть на обоих концах кабеля значение длины и направление приращения, указанное знаками - и +.

Система METRIUM используется на всех типах кабельных упаковок (включая катушки и барабаны), так чтобы можно было всегда легко и быстро определить оставшуюся длину кабеля. В результате профессиональные электрики смогут лучше контролировать запасы до и после работы на объектах, а также точнее вести учет количества использованного кабеля с тем, чтобы выставлять соответствующие счета по завершении монтажных работ. Кроме того, экономится время во время инвентаризации запасов.

Кабель DISTINGO также снабжен цветовой маркировкой для определения поперечного сечения. Наружная оболочка для каждого из шести сечений (1,5 кв. мм, 2,5 кв. мм, 4 кв. мм, 6 кв. мм, 10 кв. мм и 16 кв. мм) маркируется уникальной цветовой полосой. Мгновенная визуальная идентификация поперечного сечения устраняет вероятность ошибок при монтаже и прокладке. Для большей видимости упаковка катушек также изменена. Теперь электромонтажники смогут экономить время, с одного взгляда определяя точность заказов.

Новому кабелю DISTINGO был присвоен знак "Construction Product 2013 by Professionals" в категории "Техническое оборудование" на конкурсе, организованном компанией Sageret. Знак "Строительный продукт, выбранный профессионалами" - это результат опросов более чем 250000 компаний, которых попросили отобрать лучшие продукты по семи основным категориям. (RusCable/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: TOSHIBA CORP. ПЕРЕНОСИТ ЗАВОДЫ ПО ПРОИЗВОДСТВУ НОУТБУКОВ НА МАТЕРИКОВЫЙ КИТАЙ

Японский производитель электроники - компания Toshiba - сообщил о планах по переносу заводов по производству ноутбуков на материковый Китай. Тайваньское издание Digitimes пишет, что основные ODM-партнеры Toshiba на западе и юге Китая, а также в Шанхае уже получили соответствующие уведомления. Также без заказов остались партнеры Toshiba в Японии и частично на Тайване.

Ряд других крупных производителей ноутбуков, таких как HP, Asustek и Acer уже начали перевод активов вглубь Китая. Расходы на зарплату персонала здесь значительно ниже, чем промышленно-развитых центрах на юге страны.

Представители Toshiba заявили, что изначально компания планировала разместить производство крупной партии ноутбуков (5 млн. штук) у тайваньской Quanta Computer. Однако позже отозвала заявку и перенесла заказ на китайский завод в Чонгпине.

Quanta Computer, равно как и ее тайваньский конкурент Compal Electronics, в свою очередь уже озаботились постройкой заводов в этой местности.

Эксперты отмечают, что материковый Китай, особенно его слабо развитые в промышленном смысле север и восток сейчас привлекательны для компаний ввиду низкой зарплаты людей и правительственных субсидий на строительство и открытие бизнеса.

Недавно Toshiba и компания SanDisk, специализирующаяся на разработке и производстве носителей информации на базе флеш-памяти, объявили о планах по совместному строительству завода. Сообщается, что предприятие будет специализироваться на производстве кремниевых подложек под новые чипы памяти NAND и расположится в Йоккаити на юго-востоке Японии. Новый проект Fab5 Phase 2 будет использован для производства подложек для 2D- и 3D-NAND чипов. Согласно прогнозам Toshiba и SanDisk, в ближайшие несколько лет индустрия памяти окончательно перейдет на многослойные чипы 3D-NAND, которые предлагают более плотное размещение данных и увеличенную емкость. (РБК-Украина/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, СИМПОЗИУМЫ

РОССИЯ: XIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ФОРУМ SOCHI-BUILD-2013

23-26 октября в Сочи в выставочных павильонах у Морского порта состоится XIII Международный строительный форум SOCHI-BUILD-2013. Выставка объединяет 8 тематических экспозиций: Архитектура. Строительство. Благоустройство. ЖКХ. Строительные и отделочные материалы, оборудование. Климатические системы. Тепло-, газо-, водоснабжение. Energy-Sochi. Энергосбережение и электротехника. Стройспецтехника. Дорога. Тоннель. Дом. Дача. Коттедж. Деревянное домостроение. Ландшафтный дизайн. Дизайн интерьера, экстерьера. Декор. Экология. Безопасность.

Основные разделы выставочной экспозиции включают: архитектурное проектирование; гражданское строительство; реставрационные и ремонтно-строительные работы; дизайн интерьера, экстерьера; благоустройство; строительные и отделочные материалы; металлопластиковые, алюминиевые, деревянные конструкции; полы и напольные покрытия; климатические системы; тепло-, газо-, водоснабжение; электроснабжение и электротехника в строительстве; дорожно-строительная, коммунальная техника; специальная техника; землеройное, бурильное, проходничное, свайное оборудование; материалы и технологии для строительства и реконструкции дорог и тоннелей; технологии деревянного домостроения; ландшафтный дизайн и озеленение; садово-парковая техника; декоративные водоемы, фонтаны, бассейны; экология, безопасность.

Организаторами форума выступили: администрация Краснодарского края, администрация Сочи, Союз Строителей (работодателей) Кубани, Союз Строителей Сочи, Сочинская городская организация "Союз архитекторов России", Торгово-промышленная палата Сочи, Выставочная компания "Сочи-Экспо ТПП Сочи".

Международный строительный форум SOCHI-BUILD-2013 - это:

- эффективный инструмент сбыта, проведения исследования востребованности продукта;
- возможность завязать эффективные деловые контакты с профильными предприятиями юга России, представителями государственного сектора;
- оценка перспектив развития отрасли в регионе, формирование актуальных предложений;
- серьезная деловая программа, формируемая с учетом актуальных вопросов развития Сочи;
- Содействие развитию малого и среднего бизнеса в региона; масштабная рекламная кампания, рассчитанная на целевую аудиторию.

Деловая программа форума:

XIII Международный строительный форум SOCHI-BUILD сопровождается обширной программой деловых мероприятий для специалистов строительной отрасли. Ключевым мероприятием традиционно станет "круглый стол", в рамках которого будут рассмотрены наиболее актуальные направления олимпийского строительства и постоллимпийского наследия. Одним из важнейших вопросов, рассматриваемым в ходе проведения круглого стола, станет вопрос о состоянии внешнего облика города, принимающего Олимпийские игры 2014 г., а в последующем и других не менее масштабных событий мирового значения. Также будут освещены основные направления и перспективы строительства в Сочи, развития сферы ЖКХ, единого архитектурного облика города, применения новейших разработок и технологий при возведении инфраструктуры для проведения и обслуживания спортивных состязаний мирового уровня. Особое внимание будет уделено благоустройству городского пространства, "зеленым стандартам", экологическому сопровождению и мониторингу окружающей среды. Запланировано проведение многочисленных семинаров и презентаций.

Форум SOCHI-BUILD с каждым годом привлекает все большее внимание специалистов строительной отрасли. Специализированные выставки, проводимые со дня образования выставочной компании, без сомнения, внесли значительный вклад в развитие стройиндустрии в городе, способствовали реализации его знаковых проектов. (Эксперт.ру/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)